PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606



- AEROKLUB PRL W SYSTEMIE OBRONNYM PAŃSTWA
- NA NOWYM ETAPIE
- WARSZAWSKIE WSPOMINKI
- NA RATUNEK W BIESZCZADACH
- 150 DNI NIEWAŻKOŚCI I POWRÓT NA ZIEMIĘ

3 (1677) • 15. 01. 1984 CENA 20 zł.

SKRZYDLATA POLSKA

Młodzi piloci na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia w Aeroklubie Ziemi Piotrkowskiej.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

POLSKA



WARSZAWA. Pomnik Sapera w Parku Kultury na Powiślu. Autorem pomnika jest prof. Stanisław Kulon, zaś w wykonaniu rzeźby w pracowni profesora pomagali mu: artysta rzeźbiarz Eugeniusz Kozak i dwaj żołnierze: st. szer. Marek Puchla i st. szer. Leonard Zalewski. Odlew pomnika wykonały Zakłady im. Marcelego Nowotki w Warszawie, montaż — Stocznia Rzeczna we Wrocławiu, prace brązownicze — Zakłady Techniczne w Gliwicach. Odsłonięcie pomnika nastąpiło 9 maja 1975 r.

Zdjęcie: **Lech Zielaskowski**

Z LOTU PO KRAJU

NAGRODA GKKFiS DLA ZDZISŁAWA DUDZIKA

W Głównym Komitecie Kultury Fizycznej i Sportu w Warszawie wręczono 12 grudnia ub. r. po raz pierwszy nagrody przewodniczącego GKKFiS najlepszym trenerom, instruktorom i pracownikom szkolenia. Nagrody przyznano za 1983 r. i odtąd corocznie będą one wręczane czołowym szkoleniowcom.

Miło nam donieść, że wśród laureatów znalazł się trener samolotowej kadry narodowej rajdowo-nawigacyjnej, instr. pil. **Zdzisław Dudzik**, który otrzymał nagrodę GKKFiS I stopnia — za wyszkolenie, jak głosi komunikat, złotych medalistów mistrzostw świata w sporcie samolotowym.

WIECZORNICA NOWOROCZNA WARSZAWSKICH SENIORÓW LOTNICTWA

Tradycyjnie, jak co roku, członkowie Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa spotkali się 15 grudnia ub. r. przy choince na wieczornicy noworocznej w Klubie Dowództwa Wojsk OPK. Na spotkanie przybyli zaproszeni przez Zarząd WKSL: zastępca dowódcy Wojsk OPK, gen. bryg. pil. **Andrzej Rybacki**; wiceprezes Zarządu Aeroklubu Warszawskiego, gen. bryg. pil. **Jerzy Łagoda**; p.o. dyrektora CZLC dr **Marek Żylicz**; sekretarz generalny Aeroklubu PRL, płk dypl. pil. **Janusz Charachajczuk**; dyrektor ZRLiLK, płk mgr inż. **Lucjan Drzewiecki**; kierownik Aeroklubu Warszawskiego, płk rez. pil. **Józef Grochowski**; wiceprzewodniczący Rady Seniorów Lotnictwa APRL, płk w st. spocz. pil. **Wacław Król**; znany konstruktor, doc. inż. **Tadeusz Sołtyk**; mistrz świata w lataniu precyzyjnym, **Krzysztof Lenartowicz**.

Gospodarz spotkania, przewodniczący Zarządu Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa przy AW, mgr inż. **Włodzimierz Wilanowski**, złożył członkom klubu życzenia zdrowia i pomyślności w nowym 1984 roku. Podobne życzenia złożyli warszawskim seniorom goście, którzy w swych wystąpieniach poinformowali zarazem obecnych o działalności lotnictwa w minionym 1983 roku.

Przy lampce wina wieczór upłynął seniorom w miłej towarzyskiej atmosferze.

WYSOKIE ODZNACZENIE STANISŁAWA BABIARZA

Miło nam donieść, że znany długoletni działacz lotnictwa sportowego, instr. pil. mgr inż. **Stanisław Babiarz**, wiceprezes Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej, ostatnio delegat na XII Zjazd Krajowy Aeroklubu PRL, pracujący zawodowo w Kopalni Węgla Brunatnego „Bełchatów", został odznaczony przez Radę Państwa Orderem Sztandaru Pracy II klasy — za wybitną działalność w pracy zawodowej i społecznej.

Stanisławowi Babiarzowi serdecznie gratulujemy.

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI LOTNICZEJ POZNAŃSKIEGO ODDZIAŁU SIMP

Sekcja Lotnicza Oddziału Poznańskiego SIMP odbyła w ub. r. swe zebranie sprawozdawczo-wyborcze, na którym podsumowano działalność za ostatnie 4 lata. Sekcję poznańską cechuje prężna działalność i ma ona niemały dorobek.

Przypomnijmy chociażby tylko, że dzięki jej działalności wyposażono w statki powietrzne Muzeum Lotnictwa w Krakowie, Muzeum Wyzwolenia m. Poznania, Muzeum Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze, Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu oraz Narodowe Muzeum Rolnictwa. Współdziałając z instytucjami cywilnymi i wojskowymi, członkowie sekcji opracowali mapę inwentaryzującą wszystkie pomniki lotnicze m. in. w miejscach pamięci narodowej na terenie kraju, co pozwala otoczyć je należytym nadzorem i opieką konserwatorską. Sekcja spełnia również nieformalną funkcję opiekuna Liceum Lotniczego w Zielonej Górze. Dużo uwagi poświęciła sekcja popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży i społeczeństwa miasta Poznania i województwa poznańskiego, organizując m. in. wystawy sprzętu lotniczego, filmy, prelekcje i loty nad Poznaniem, w których udział wzięło kilkaset osób, młodzieży i pedagogów. W 1984 r., dla uczczenia 40-lecia ludowego Wojska Polskiego, sekcja zamierza zorganizować konkurs ogólnopolski przy poparciu Ministerstwa Oświaty i Wychowania we współdziałaniu z zaprzyjaźnionymi Sekcjami Lotniczymi w Rzeszowie, Lublinie i Wrocławiu oraz z Oddziałem Wojewódzkim SIMP w Zamościu.

Po przyjęciu programu działania na lata 1984—1987, wybrano nowy zarząd sekcji lotniczej. Przewodniczącym został ponownie płk pil. mgr inż. **Antoni Milkiewicz**, zastępcami — płk mgr inż. **Andrzej Wierzchowski** i mgr inż. **Jerzy Tyrcha**, sekretarzem — mjr inż. **Leszek Kubiniec**.

55 LAT „PRZEGLĄDU LOTNICZEGO"

W końcu ub. r. minęło 55 lat wojskowego „Przeglądu Lotniczego", którego tradycje kontynuuje obecnie „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju", miesięcznik adresowany do kadry zawodowej lotnictwa wojskowego. Przedwojenny „Przegląd Lotniczy" ukazywał się od listopada 1928 do sierpnia 1939, po wojnie jego wydawanie wznowiono w styczniu 1947 pt. „Wojskowy Przegląd Lotniczy", od 1974 ukazuje się pod obecną nazwą. Jak podaje redaktor naczelny miesięcznika, płk **Kazimierz Steć**, w okresie 55 lat ukazało się 550 numerów „Przeglądu", w których zamieszczono ponad 6 800 różnotematycznych publikacji.

Z okazji jubileuszu redakcja „Skrzydlatej Polski" składa Redakcji „Przeglądu WL i WOPK" najlepsze życzenia.

WYDAWNICTWA

RYSZARD KACZKOWSKI — **SAMOLOT PZL-104 WILGA**. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1983. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 23). Str. 158, cena 105 zł, nakład 15 000 plus 225 egz.

MARIAN KRZYŻAN — **SAMOLOTY W MUZEACH POLSKICH**. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1983. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 25). Str. 200, cena 120 zł, nakład 20 000 plus 225 egz.

DO NABYCIA BRAKUJĄCE NUMERY SP

Ośrodek Informacyjny Wydawnictw Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, zawiadamia, że w Ośrodku są do nabycia numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1982—1983:

z 1982 r. numery: 4, 8, 12, 21, 27, 28, 31; z 1983 r. numery: 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27—28, 29—30, 31—32, 33—34, 35—36, 37—38, 39—40, 41—42, 43—44, 45—46, 47—48, 49—50. Chętnym spoza Warszawy Ośrodek wysyła brakujące numery po otrzymaniu należności z doliczeniem kosztów przesyłki.

ZMARŁ

24 marca 1983 w Poznaniu, w wieku 85 lat, **STEFAN BEREZOWSKI**, ppłk w st. spocz. pilot, obserwator, uczestnik I i II wojny światowej, oficer Wojny Obronnej Polski 1939, Polskich Sił Lotniczych na Zachodzie, działacz LOPP, Ligi Lotniczej, LPŻ i LOK, członek Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Poznańskim; odznaczony m. in. Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, polową odznaką pilota i obserwatora, czeską odznaką pilota, medalami wojennymi, Odznaką Honorową m. Poznania, złotą odznaką Zasłużonego Działacza LPŻ.

ASTRONAUTYKA

● 15.12.1983. Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło rezolucję w sprawie powstrzymania wyścigu zbrojeń w przestrzeni kosmicznej (przy sprzeciwie USA).

● 15.12.1983. Start satelity badawczego Kosmos-1515, zaś 14.12.1983 biosatelity Kosmos-1514 (wiele doświadczeń międzynarodowych).

● 12.12.1983. Międzynarodowa konferencja prasowa w Moskwie z okazji zakończenia lotu W. Lachowa i A. Aleksandrowa.

● Program budowy (realizacja do 2000) stałej stacji orbitalnej oczekuje na decyzję prezydenta USA.

● „Kosmos-83", to nazwa pierwszych w ZSRR wszechzwiązkowych zawodów w radioamatorskiej łączności satelitarnej rozegranych w Kłajpedzie. Korzystano z satelitów Radio: RS-5, 6, 7 i 8. Sędzią głównym był kosmonauta Lew Demin.

● Jak podał miesięcznik „Funkamateur" z NRD w pobliżu miasta Gorki w ZSRR oraz Platteville i Arecibo (Puerto Rico) w USA znajdują się radiowe urządzenia „podgrzewające" do wytwarzania sztucznej zorzy polarnej w jonosferze. Sztuczna zorza umożliwia m. in. ukierunkowane łączności radiowe w wielkim zasięgu na falach o częstotliwości 20—450 MHz. Według źródeł amerykańskich w badaniach wszelkich zjawisk zorzy biorą udział samoloty i satelity. Od 1973 tymi badaniami interesuje się również lotnictwo wojskowe USA.

● 23.11.1983. Władimir Lachow i Aleksandr Aleksandrow powrócili na Ziemię po 150-dobowym locie kosmicznym w lądowniku statku Sojuz T-9. Na orbicie pozostała jedynie stacja Salut-7.

● 22.11.1983. W Duszanbe (ZSRR) odbyło się międzynarodowe sympozjum Interkosmosu. Podsumowano wyniki badań zasobów naturalnych Ziemi przeprowadzonych z pokładu stacji Salut-6. Uczestnicy sympozjum podkreślili duże znaczenie tych obserwacji oraz eksperymentów dla gospodarki narodowej państw członkowskich Interkosmosu.

● 15.11.1983. W Moskwie odbyła się konferencja prasowa na temat obrazów radarowych Wenus przekazanych przez Wenerę-15 i 16. Wiceprzewodniczący Akademii Nauk ZSRR W. Kotielnikow podał, że radary pokładowe umożliwiają obrazowanie szczegółów powierzchni Wenus z rozdzielczością 1,5—2 km. Poza tym przekazywane są dane o wysokości obrazowanych obiektów, składzie atmosfery, charakterystyce jonosfery i temperaturze powierzchni planety. Pokazano nowe zdjęcia.

● 11.11.1983. Start satelity Kosmos-1508 (orbita — 400×1 964 km; 83°; 108,8 min.) przeznaczonego do badań długotrwałych.

● 10.10.1983 zmarł w USA dr Kurt H. Debus (74 lata), członek zespołu Wernhera von Brauna z niemieckiego ośrodka rakietowego w Peenemünde (V-2). Po wojnie pracował nad rakietami w USA, by w 1952 zostać dyrektorem operacyjnym ośrodka rakietowego, znanego dziś jako Cape Canaveral (przy programach Mercury, Gemini, Apollo i Skylab).



AEROKLUB PRL MA DO SPEŁNIENIA OKREŚLONĄ ROLĘ W SYSTEMIE OBRONNYM PAŃSTWA

Wystąpienie sekretarza Komitetu Obrony Kraju, Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej, wiceministra obrony narodowej – gen. broni Tadeusza Tuczapskiego na XII Zjeździe Krajowym Aeroklubu PRL (10 grudnia 1983).

Szanowni Delegaci!
Drodzy Goście!

Z niemałą satysfakcją uczestniczę w kolejnym Zjeździe Aeroklubu PRL. Jest to już XII Zjazd w historii Waszej Organizacji, podsumowujący jeden z najtrudniejszych etapów ponad 60-letniej działalności, tak istotnej dla polskiego lotnictwa cywilnego i sportowego, a także wojskowego. Jest to Zjazd w pewnym sensie przełomowy, gdyż podejmuje trud przeprofilowania Aeroklubu PRL — jako stowarzyszenia wyższej użyteczności społecznej — w organizację paramilitarną, dla której działalność obronno-sportowa oraz współudział w przygotowywaniu kadr dla potrzeb polskiego lotnictwa nabierze szczególnego, zasadniczego znaczenia. Mówi o tym zresztą preambuła rozpatrywanego dziś, dyskutowanego i wypracowywanego statutu oraz dalsze jego części, zwłaszcza rozdział drugi.

Takie właśnie organizacyjno-merytoryczne oblicze Aeroklubu, w którego funkcjonowaniu problemy obronno-sportowe wysuwają się na plan pierwszy, wynika z jego społecznej roli, z charakteru codziennej działalności, z bogatych, wieloletnich tradycji i wreszcie — a właściwie przede wszystkim — z konieczności zapewnienia należytej realizacji przez wszystkie organizacje i instytucje w państwie sejmowej ustawy o powszechnym obowiązku obrony PRL. Takie też intencje legły u podstaw decyzji najwyższych organów państwowych o przekazaniu Ministerstwu Obrony Narodowej patronatu i nadzoru nad Aeroklubem PRL. Inicjacja do podjęcia takiej decyzji zrodziła się zresztą w Waszym środowisku i wypłynęła z Waszych szeregów.

Witając wszystkich członków Aeroklubu w sferze oddziaływań Ministerstwa Obrony Narodowej, pragnę w imieniu kierownictwa tego resortu, a przede wszystkim w imieniu ministra obrony narodowej, gen. broni Floriana Siwickiego życzyć uczestnikom Zjazdu owocnych i twórczych obrad, a członkom i organizacyjnym ogniwom Aeroklubu pomyślnej realizacji statutowych powinności i wypracowanego dziś programu działania na najbliższe lata.

Jestem przekonany, że tak jak dotychczas, problemy patriotycznego i internacjonalistycznego wychowania młodego pokolenia Polaków, zarówno zrzeszonych w Aeroklubie jak i pozostających w zasięgu jego środowiskowych oddziaływań, nadal mieć będą odpowiednio wysoką rangę. Świadczy o tym przecież żarliwość i duża prężność organizacyjna aktywu Waszego Stowarzyszenia, społecznikowska pasja jego członków i wielokrotnie unaoczniana ich umiejętność identyfikowania się z dążeniami i celami organizacji, do której należą.

Wielu spośród nich godnie sławiło imię socjalistycznej Ojczyzny na arenie międzynarodowej oraz przysparzało chwały polskim skrzydłom i polskiemu sportowi lotniczemu. Ich postawy i sportowe sukcesy, zwłaszcza osiągane w najtrudniejszym dla kraju okresie, były wspaniałym odporem dla wrogiej nam propagandy Zachodu, starającej się dyskredytować nasze możliwości i sukcesy, udowadniać naszą słabość i bezsilność, imputować nam brak należytej organizacji życia społecznego i moralny rozkład.

Dziś, gdy patriotyczne siły narodu zwierają swe szeregi dla przezwyciężania kryzysu, gdy zdecydowana większość społeczeństwa pod przewodnictwem PZPR i przy aktywnym zaangażowaniu Patriotycznego Ruchu Odrodzenia Narodowego skutecznie, choć z niemałym trudem, dźwiga naszą gospodarkę, tworzy podwaliny lepszej egzystencji, stabilizuje życie społeczne i umacnia obronność państwa — nie może w tej wielkiej, narodowej batalii zabraknąć członków Aeroklubu. Ogniwa tej organizacji mogą i powinny należycie wypełnić przypadającą im rolę w ogólnospołecznym procesie odnowy, a przede wszystkim:

— w realizacji ogólnonarodowego programu nakreślonego przez IX Nadzwyczajny Zjazd naszej partii. sejm PRL i rząd naszego socjalistycznego państwa;

— we współudziale w tworzeniu ogólnospołecznego frontu patriotyczno-obronnego i ideowo-politycznego wychowania młodego pokolenia;

— w doskonaleniu funkcjonowania demokratycznych struktur społecznego życia;

— w umacnianiu zasad racjonalnego i oszczędnego gospodarowania posiadanymi, wcale nie małymi środkami sprzętowymi, materiałowymi i finansowymi;

— w doskonaleniu systemu i zwiększaniu efektów wszelkich form szkolenia obronnego, zawodowego i sportowego.

Wierzę, że tak jak dotychczas, problemy te znajdą należyte odbicie w codziennej, statutowej i organizacyjnej działalności wszystkich ogniw Aeroklubu, a efekty ich realizacji będą coraz lepsze i coraz bardziej wymierne. Towarzyszyć temu powinno ścisłe, codzienne, należycie programowane i planowo realizowane współdziałanie z jednostkami i sztabami Ludowego Wojska Polskiego, zwłaszcza Wojsk Lotniczych, OPK i dywizji powietrzno-desantowej, z organami i siłami obrony cywilnej, z Ministerstwem Oświaty i Wychowania oraz z Ministerstwem Komunikacji, a także z licznymi organizacjami społecznymi. Mam tu zwłaszcza na myśli Ligę Obrony Kraju, Polski Związek Krótkofalowców, Związek Harcerstwa Polskiego i wszystkie pozostałe organizacje młodzieżowe, a w tym Związek Żołnierzy Zawodowych i Kluby Oficerów Rezerwy, a zwłaszcza ich ogniwa skupiające byłą kadrę zawodową, wywodzącą się z Wojsk Lotniczych i OPK, względnie stanowiącą ich rezerwę. Ścisłe współdziałanie z tymi organizacjami może przynieść nieocenione korzyści zarówno w dziedzinie organizacyjnej, jak merytorycznej i szkoleniowej działalności; tak w sferze patriotyczno-obronnego wychowania, przygotowywania młodych ludzi do odbywania służby wojskowej, werbunku kandydatów do wojskowych szkół lotniczych i jednostek spadochronowych oraz umacniania więzi wojska ze społeczeństwem, jak i w procesie szkolenia pilotów i skoczków spadochronowych dla potrzeb wojska i gospodarki narodowej.

Kierownictwo resortu obrony narodowej jest przekonane, że Wasza kilkudziesięciotysięczna organizacja, mająca tak doświadczony i oddany aktyw, dysponująca rzeszą wysokiej klasy specjalistów i oferująca młodzieży tak atrakcyjne, a nawet niekiedy wręcz ekskluzywne kierunki zainteresowań i formy zajęć, z honorem spełni pokładane w niej nadzieje i stawiane przed nią zadania. Sądzimy, że nie zaniedbując działalności na odcinku sportów lotniczych i pomnażając uzyskiwane w tej dziedzinie efekty, potraficie zintensyfikować działalność w sferze patriotyczno-obronnego wychowania i podnieść jeszcze na wyższy poziom wyniki działalności na rzecz obronności kraju. Chodzi tu zwłaszcza o właściwy, zgodny z możliwościami i odpowiadający potrzebom udział Aeroklubu w przygotowywaniu kadr lotniczych i skoczków spadochronowych dla potrzeb sił zbrojnych oraz świadczenie na rzecz obrony cywilnej. Wymagają tego realia współczesnego świata, a także Wasz aktualny status paramilitarnej organizacji i konstytucyjna powinność zachowania stałej gotowości do obrony socjalizmu i socjalistycznego państwa.

Nie ustała jeszcze wewnętrzna walka klasowa, a w światowej skali nastąpiła nawet jej eskalacja. Imperializm amerykański za wszelką cenę dąży do zmiany układu sił w świecie i zaostrzenia sytuacji międzynarodowej. Obecna administracja waszyngtońska i reakcyjne kręgi NATO podejmują wielce niebezpieczną grę o uzyskanie przewagi strategicznej i przechylenie globalnego, lokalnego i jakościowego stosunku sił na swoją korzyść. Są to szaleńcze i nieobliczalne plany.

Uwzględniając fakt, że już dziś zatarła się faktyczna różnica między wojną prowadzoną przy pomocy klasycznych środków walki a wojną jądrową, trzeba mieć na uwadze, że każdy konflikt zbrojny, z jakiejkolwiek części świata może zbyt łatwo przerodzić się w katastrofę nuklearną. Dla naszego kontynentu, analogicznie jak i dla całego globu, tego rodzaju wojna równoznaczna być może z widmem biologicznej i ekologicznej zagłady. Może to być unicestwienie cywilizacyjnego dorobku wielu pokoleń.

Szczególnie groźny dla obecnego i perspektywicznego rozwoju polityczno-strategicznej sytuacji w świecie jest narzucony krajom wspólnoty socjalistycznej wyścig zbrojeń, w ramach którego Stany Zjednoczone przeznaczają ogromne sumy m. in. na dalszą miniaturyzację środków rażenia, zwiększania celności i zasięgów broni jądrowej, konstruowania nowych typów głowic, pocisków chemicznych, ładunków neutronowych i broni binarnej.

Planuje się wyposażenie sił zbrojnych państw NATO w nowe, złożone technologicznie systemy zwalczania rakiet oraz systemy broni laserowej dużej mocy, przeznaczone do instalowania na ziemi i w przestrzeni kosmicznej. Podejmuje się także konkretne przedsięwzięcia zmierzające do wykorzystania dla celów militarnych środków satelitarnej łączności cywilnej i w ogóle do przeniesienia działań wojennych w kosmos.

Zwiększenie ostatnio budżetu państw NATO na cele wojskowe o dalsze 3%, podjęcie decyzji o budowie bombowców strategicznych B-1 i międzykontynentalnych rakiet balistycznych MX, rozmieszczanie i instalowanie w krajach zachodniej Europy amerykańskich pocisków manewrujących Cruise i wielogłowicowych rakiet Pershing II, wycelowanych w Związek Radziecki, Polskę i inne kraje socjalistycznej wspólnoty oraz fiasko genewskich rozmów rozbrojeniowych jeszcze bardziej wzmaga poczucie zagrożenia wojennego.

Dla uzmysłowienia sobie możliwych zniszczeń w wypadku zastosowania nowoczesnych środków jądrowych można dodać, że głowica przestarzałej już rakiety Pershing I ma moc 20 razy większą od bomb zrzuconych na Hiroszimę i Nagasaki, a nowsza wersja tej rakiety, Pershing II, ma takich głowic kilka i to o znacznie większym wagomiarze.

Według wyliczeń szwedzkiego instytutu badań strategicznych, lokalna wojna jądrowa w Europie już we wstępnej fazie może spowodować śmierć 20 milionów Niemców, 10 milionów Czechów, Słowaków i Węgrów oraz 10 milionów Polaków. Do tych dość makabrycznych danych można by dodać, że badania te prowadzone były przed powzięciem decyzji o zainstalowaniu w zachodniej Europie 572 amerykańskich rakiet i pocisków eurostrategicznych.

Imperializm nie rezygnując z zamiaru osiągnięcia wytyczonych sobie celów przy pomocy groźby użycia środków militarnych, wielkie też nadzieje wiąże z możliwością zastosowania różnych form szeroko zakrojonej dywersji poli-

tycznej i ideologicznej. Rozwija więc pod różnymi postaciami działalność szpiegowską, dywersyjną i dezinformacyjną. Coraz częściej również stosuje wobec krajów socjalistycznych szantaż ekonomiczny, co już mieliśmy okazję odczuć i odczuwamy nadal na własnej skórze. Stosuje przy tym niekiedy wręcz brutalną ingerencję w sprawy wewnętrzne innych państw i wspiera działające w nich siły dysydenckie. Ośmiela i aktywizuje rewizjonistyczne i odwetowe siły w RFN.

Takie właśnie są realia współczesnego świata, a wynikające z nich wnioski musimy uwzględniać w codziennym naszym życiu i organizacyjnej działalności, zwłaszcza w tych jej sferach, które dotyczą umacniania wszelkich form obronności kraju. Pamiętać przy tym musimy, że w systemie obronnym naszego państwa określoną rolę ma także do spełnienia Aeroklub PRL. Sądzę, że rolę tę spełni zgodnie ze społecznymi oczekiwaniami.

Okres sprawozdawczy, który dziś podsumowujecie i oceniacie, w znacznym stopniu przyczynił się do skonsolidowania etatowego aparatu i społecznego aktywu Aeroklubu. Nauczył poszczególne ogniwa tej organizacji pracować w trudnych i złożonych sytuacjach. Wykazał, jak wielką rolę w statutowej działalności zrzeszenia spełnia ideowo-wychowawcze i patriotyczno-obronne wychowanie jego członków, zwłaszcza młodzieży. Zdobytych doświadczeń nie wolno zaprzepaścić, a wynikające z nich praktyczne wnioski trzeba odpowiednio spożytkować w dalszej działalności.

Właśnie dzięki temu, że aktyw Aeroklubu potrafił skutecznie nabyte doświadczenia stosować w praktycznym, bieżącym działaniu, zdołano dość sprawnie przywrócić należyty rytm pracy organizacyjnej i odpowiednio skorelować statutową działalność z realizacją uchwał IX Nadzwyczajnego Zjazdu PZPR, zapewnić udział członków i poszczególnych ogniw stowarzyszenia w realizacji programów rządowych i określić jego miejsce w ogólnospołecznym dziele odrodzenia narodowego.

Służyła temu również właściwie układana — i sądzę, że będzie umacniana nadal — współpraca z innymi organizacjami społecznymi, zarówno krajowymi jak zagranicznymi. Była ona liczącym się wkładem w tworzenie jednolitego frontu patriotycznego i internacjonalistycznego wychowania młodzieży, służyła umacnianiu więzi naszego wojska ze społeczeństwem, a także przyczyniła się do wzbogacania międzynarodowej współpracy oraz zacieśniania przyjaźni i braterstwa broni między Ludowym Wojskiem Polskim, Armią Radziecką i siłami zbrojnymi państw socjalistycznych, złączonych obronnym sojuszem — Układem Warszawskim.

Wyrażając raz jeszcze podziękowanie Ministerstwa Obrony Narodowej za dotychczasowe dokonania, życzę jednocześnie dalszych pomyślnych działań, a zwłaszcza jak najszybszego i jak najskuteczniejszego przezwyciężenia tych wszystkich trudności i niedomagań, które w sposób bardziej lub mniej wyraźny zarysowały się w okresie sprawozdawczym. Jestem przekonany, że nie będą one rzutowały na treść i formy dalszej organizacyjnej i szkoleniowo-wychowawczej działalności Aeroklubu PRL.



Gen. bryg. pil. dr
WŁADYSŁAW HERMASZEWSKI
Prezes Aeroklubu PRL



Poniżej zamieszczamy wybrane fragmenty referatu, wygłoszonego przez prezesa Aeroklubu PRL na XII Zjeździe Krajowym Aeroklubu PRL 10 grudnia 1983 r. w Warszawie. Skróty i tytuł pochodzą od redakcji. (red.)

NA NOWYM ETAPIE

Mimo iż w okresie międzyzjazdowym Aeroklub PRL borykał się z trudnościami, wynikającymi z permanentnego niedoboru środków finansowych i materiałowych, a w szczególności sprzętu do szkolenia podstawowego, paliwa lotniczego, środków inwestycyjnych i płacowych, to jednak nie był to okres zastoju czy regresu w takiej mierze, jak w szeregu innych dziedzinach życia społecznego i gospodarczego w naszym kraju. W niektórych dziedzinach naszej działalności statutowej zaznaczył się nawet widoczny postęp. Nie zmniejszyła się również liczba jednostek organizacyjnych stowarzyszenia, aczkolwiek zmniejszył się stan członków: zwyczajnych o 0,9%, stowarzyszonych o 26%, zmalała również, o 6% liczba modelarni, a tym samym kół lotniczych.

Natomiast w szkoleniu lotniczym za okres sprawozdawczy mamy lepsze wskaźniki niż w latach poprzednich. Jeżeli jednak efektywność szkolenia lotniczego chcielibyśmy zmierzyć wykonaniem zadań na rzecz Sił Zbrojnych, gospodarki kraju i sportu, to wyniki nie są tak jednoznacznie pozytywne. W szybownictwie, mimo zwiększonej liczby szkolonych podstawowo pilotów i rekordowego nalotu ogólnego, uzyskaliśmy nikłe efekty finalne. Nie mamy też większych osiągnięć sportowych. W szkoleniu samolotowym efektywność zwiększonego nalotu ogólnego wyraziła się w wykonywaniu zwiększonych zadań w zakresie LPW II, na rzecz gospodarki, innych rodzajów lotnictwa i potrzeb własnych, w tym sportowych. W tej dziedzinie możemy odnotować ustabilizowany, systematyczny wzrost jakościowy i ilościowy, mimo różnych perturbacji i trudności. Jednak i w tej dziedzinie naszej działalności mamy sobie jeszcze wiele do zarzucenia. Nie wyszkoliliśmy pilotów akrobatów. Chcemy jednak w najbliższej przyszłości wrócić do naszych dobrych tradycji w tej dyscyplinie. W szkoleniu spadochronowym z powodzeniem realizowano zadania dla WPD. O ponad 30% zwiększono liczbę szkolonych podstawowo, trenowało zaś średnio o 30% skoczków więcej, lecz jakość szkolenia i efekty sportowe spadochroniarzy nie mogą napawać nas satysfakcją. Pomyślnie, aczkolwiek nie zawsze na zdrowych podstawach, rozwija się nieliczne jeszcze u nas lotniarstwo i baloniarstwo. Z tego bardzo ogólnego przeglądu podstawowych dziedzin działalności Aeroklubu PRL nieodparcie nasuwa się wniosek, że sam wzrost ilościowy takich tradycyjnych wskaźników, jak: liczby wylatanych godzin, wykonanych skoków czy wyszkolonych podstawowo pilotów i spadochroniarzy nie rozstrzygają jeszcze o pełnym wykonaniu przez stowarzyszenie zadań statutowych, o celowości i efektywności naszego działania. Powiedzmy sobie szczerze — zbyt wiele jeszcze przysłowiowej pary zużywamy na tak zwane gwizdanie. Chodzi tu o olbrzymie środki z budżetu państwa, które są spożytkowywane przez nas nie zawsze zgodnie z aktualnym jego interesem. W wielu przypadkach, w wyniku powierzchownego lub wprost nieodpowiedzialnego kwalifikowania kandydatów do szkolenia i czynnego uprawiania działalności lotniczej w aeroklubach regionalnych, beztrosko fundujemy licznej rzeszy młodzieży atrakcyjne, lecz jednorazowe, kosztowne wakacje lub opłacającym jedynie symboliczne składki członkowskie i nie wykazującym żadnych predyspozycji sportowych ani zaangażowania w działalności społecznej na rzecz APRL — kosztowną rekreację lotniczą na koszt państwa. Jest to niczym nieuzasadniona rozrzutność i nie może być ona tolerowana w przyszłości.

Niezmiernie ważną dziedziną naszej działalności jest bezpieczeństwo naszej pracy, latania i skoków spadochronowych. To również określa poziom kultury naszej pracy i naszego stosunku do sprzętu. Ta dziedzina naszej działalności uległa wyraźnej poprawie, ale daleko nam jeszcze do osiągnięcia przyzwoitego poziomu.

Sytuacja sprzętowa Aeroklubu PRL nadal jest trudna, mimo wydatnej ostatnio pomocy Ministerstwa Obrony Narodowej. Krajowy przemysł lotniczy nie rozpieszczał nas zbytnio dostawami potrzebnego sprzętu lotniczego, ani nie podejmował prac rozwojowych w zakresie potrzeb sprzętowych Aeroklubu PRL w odpowiednich asortymentach. Chodzi głównie o tani, mocny i prosty w obsłudze sprzęt do selekcji i podstawowego szkolenia szybowcowego i samolotowego. Ostatnio nasze nadzieje ożywiły rodzące się konstrukcje do szkolenia podstawowego, dwumiejscowy szybowiec Puchatek oraz samoloty Orlik i Iskierka. Na domiar złego, najbardziej wąskim gardłem w naszym zapleczu technicznym okazuje się baza remontowa i warsztatowo-naprawcza szybowców. Około 200 tak potrzebnych nam dziś Bocianów i Piratów oczekuje na remont. Trzeba więc od zaraz szukać środków zaradczych i próbować ten problem rozwiązać, z udziałem nie wykorzystanego w okresie międzysezonowym aeroklubowego potencjału naprawczego. Sprawa wymaga jedynie pewnych zabiegów organizacyjnych i prawnego uregulowania, bo odpowiedni specjaliści i moce remontowe w poszczególnych aeroklubach regionalnych są, lecz przez całą zimę po prostu bezczynnie drzemią. Na przestrzeni ostatnich lat odnotowaliśmy dużą fluktuację kadry technicznej i systematyczne obniżanie się jej poziomu fachowego, gdyż doświadczona kadra odchodzi tam, gdzie lepiej płacą. Sytuacja oraz brak odpowiednich możliwości płacowych zmusza nas do tego, aby każdy zawodowy pilot mógł być na swój



Harcerze-lotnicy ze Złotoryi na obozie przysposobienia obronnego w Aeroklubie Jeleniogórskim.

użytek mechanikiem w zakresie bieżącej obsługi eksploatacyjnej statku powietrznego, na który m lata. Musimy zatem przystąpić do szkolenia pilotów w tym zakresie i wydawania odpowiednich uprawnień. Nie widzimy tu innego rozwiązania. Zresztą w tej mierze zostało wydane już stosowne zarządzenie do jednostek terenowych.

W ciągu ostatnich lat, w wyniku braku odpowiednich środków finansowych i wykonawstwa, nastąpiła znaczna dekapitalizacja obiektów i lotnisk. Szczególnie zła jest sytuacja w Krośnie. W wyjątkowo trudnej sytuacji pozostaje nadal Aeroklub Warszawski, pozbawiony własnego lotniska. Najbardziej przykre jest to, że w najbliższej perspektywie nie ma widoków na poprawę tej sytuacji, a kierownictwo Aeroklubu PRL wyczerpało już wszystkie swoje możliwości w tym względzie. Na wielu lotniskach występują również poważne braki w zapleczu kubaturowym i infrastrukturze, zwłaszcza w utrzymaniu i konserwacji nawierzchni, budynków, instalacji ogrzewczych i elektrycznych.

Dobrze służyła naszej Ojczyźnie sportowa aktywność Aeroklubu PRL na arenie międzynarodowej. Dzięki temu nasze stowarzyszenie ma utrwaloną, wysoką rangę w Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Te względy były brane pod uwagę w przyznawaniu Aeroklubowi PRL prawa organizacji modelarskich (dwukrotnie) i śmigłowcowych mistrzostw świata. Organizowane na wysokim poziomie i z dużym rozgłosem imprezy i propaganda lotnictwa w prasie, radiu i telewizji szeroko spopularyzowały wśród młodzieży nasze lotnictwo, sport lotniczy i Aeroklub PRL. Sprzyjały temu również kolejne obchody takich rocznic jak 35-lecie Polski Ludowej, 35 i 40-lecie LWP oraz 60-lecie Aeroklubu PRL, w których aktywnie uczestniczyliśmy, dając dowody patriotycznych postaw i woli kontynuowania pięknych i postępowych tradycji lotnictwa polskiego. Jestem przekonany, że Aeroklub PRL tak samo godnie i odpowiednimi sukcesami uczci przypadające w 1984 r. 40-lecie Polski Ludowej. W patriotycznym, obronnym i politechnicznym wychowaniu młodzieży z Aeroklubem PRL ściśle współdziałały instytucje resortu oświaty i wychowania, ZHP, spółdzielczość mieszkaniowa zorganizowana w CZSBM, ZSMP oraz patronackie jednostki lotnictwa wojskowego.

Aeroklub PRL, jako stowarzyszenie wyższej użyteczności, dysponuje olbrzymim majątkiem społecznym, oddanym w nasze ręce przez państwo ludowe. To państwo określa nam również cele i zadania do realizacji, zgodnie z założeniami swej polityki społecznej i obronnej. Naszą powinnością jest zrobić wszystko, aby majątek ten i otrzymywane z dotacji państwa środki były spożytkowane zgodnie z ich przeznaczeniem i interesem społecznym. Myliłby się ten, kto by sądził, że możemy sobie sami dowolnie określać cele i zadania. Podkreślam to dlatego, gdyż widocznie nie wszędzie kierowano się tymi pryncypiami i kryteriami, skoro znaleźli się w naszych aeroklubach regionalnych spryciarze, cwaniacy i kombinatorzy, niekiedy nawet jawnie demonstrujący swoje wrogie antysocjalistyczne i antypaństwowe postawy. Oni to aktami zdrady Ojczyzny hańbią nasze stowarzyszenie. Natomiast autentycznych przedstawicieli świata pracy nie tak znowu wielu, nawet w aeroklubach mieniących się robotniczymi. Zarysował się więc wyraźny brak klasowego, społecznie uzasadnionego podejścia przy kwalifikowaniu do szkolenia i udostępnianiu kosztownego uprawiania działalności lotniczej w wielu naszych aeroklubach regionalnych. Zasadą członkostwa Aeroklubu PRL jest czynne realizowanie celów statutowych stowarzyszenia. Natomiast nierzadko spotykane jeszcze przypadki żądania świadczeń od stowarzyszenia dla realizacji osobistych celów, lub zaspokojenia nieuzasadnionych społecznie ambicji, w oparciu o dowolną interpretację praw członkowskich, jest po prostu nieporozumieniem. Często się bowiem słyszy, że „skoro płacę składkę członkowską, to mi się należy bez ograniczeń". Powinniśmy więc stanowczo odpowiadać, że nic się od nas nikomu nie należy za samą składkę, chyba że legitymacja i znaczek. Na kosztowanie z kosztownego sprzętu trzeba sobie zasłużyć pracą społeczną na rzecz Aeroklubu.

Szeroki wachlarz zjawisk konsumpcyjnych zanotowaliśmy na zebraniach sprawozdawczo-wyborczych aeroklubów regionalnych, gdzie często dominowały żądania, a nie mówiło się o patriotycznym wychowaniu młodzieży, o społecznym zaangażowaniu w pracy dla aeroklubu oraz realizacji zadań na rzecz wojska i obronności kraju, gospodarki narodowej i prawdziwego sportu. Jest rzeczą godną ubolewania, że tego rodzaju postawy nie spotykały się ze zdecydowanym odporem aktywu lotniczego. Brak atmosfery potępienia negatywnych postaw, szczególnie politycznych, jest obecnie najcięższą chorobą Aeroklubu PRL.

Ranga i znaczenie Aeroklubu PRL wśród innych organizacji społecznych i sportowych kraju zależy także od postawy ideowo-politycznej i etyczno-moralnej członków i aktywu społecznego naszego stowarzyszenia. Przecież ten aktyw w imieniu naszej organizacji i jej władz wchodzi w różne formalne relacje i stosunki z ogniwami administracji państwowej, instytucjami i organizacjami społecznymi, zakładami pracy i jednostkami wojskowymi i jest zobowiązany do reprezentowania faktycznych interesów stowarzyszenia i prezentowania postawy godnej działacza Aeroklubu PRL. Zdarzające się niekiedy przypadki niesubordynacji zarządów aeroklubów regionalnych wobec Zarządu Głównego, czy jego prezydium, również nie świadczą o dobrze rozumianej samorządności i nie budują autorytetu tym władzom społecznym, wyrządzając szkodę stowarzyszeniu.

Osobiście uważam, że krytycznie przedstawione przeze mnie ujemne zjawiska mają swoje źródło w dotychczasowym, niejako klubowo-towarzyskim charakterze stowarzyszenia, wynikającym po części z dotychczasowego, nieprecyzyjnego statutu Aeroklubu PRL oraz nie najlepszych tradycji. Chciałbym być dobrze zrozumiany. Nie kwestionuję klubowej struktury, ani społecznego charakteru Aeroklubu PRL. Jest to fundamentalna zasada funkcjonowania każdej organizacji społecznej. Niemniej zdarzające się przypadki złych praktyk i zjawisk upoważniają do wprowadzenia takiego sądu.

Wykonując decyzję władz państwowych o zmianie charakteru naszego stowarzyszenia oraz przejęciu nadzoru państwowego nad Aeroklubem PRL przez Ministerstwo Obrony Narodowej, trzeba będzie przeprofilować charakter naszego stowarzyszenia na rzecz jego wychowawczej funkcji w stosunku do młodzieży i członków oraz podstawowego szkolenia kadr lotniczych dla Sił Zbrojnych i innych rodzajów lotnictwa, a także zadań na rzecz obronności kraju i gospodarki narodowej. Nie oznacza to, że ktokolwiek ma zamiar ograniczać lotniczą działalność sportową w Aeroklubie PRL. Wszystkie dyscypliny sportu lotniczego są przecież sportami obronnymi i mieszczą się w obronnym charakterze naszego stowarzyszenia. Powiem więcej — nie wolno nam niczego uronić z dotychczasowego, szkoleniowego i sportowego dorobku Aeroklubu. Aeroklub PRL jest organizacją społeczną i nadal nią pozostaje, opierając swoją działalność na tysiącach oddanych lotnictwu działaczy społecznych, na ich patriotyzmie, zaangażowaniu, bezinteresownej, ofiarnej pracy i działalności dla chwały polskich skrzydeł.

Niezależnie od dotychczasowego usytuowania w systemie nadzoru państwa, Aeroklub PRL zawsze korzystał z różnej pomocy resortu obrony narodowej. Z tytułu nadania Aeroklubowi PRL statusu organizacji paramilitarnej o charakterze obronnym i sportowym, wzrasta jego znaczenie i ranga w społecznym i obronnym układzie państwa. Możliwe stają się więc odpowiednie priorytety w uzyskiwaniu środków i sprzętu na działalność i inwestycje z budżetu państwa, a z racji ponownego przejęcia mecenatu przez MON — możliwa będzie znacznie większa, rzeczowa i fachowa pomoc wojska.' I to są aktywa wynikające z nowego statusu i usytuowania w systemie nadzoru państwowego naszego stowarzyszenia. Gwarantuje to lepszą przyszłość Aeroklubowi PRL.

WYCHOWYWAĆ I SZKOLIĆ

W dyskusji na XII Zjeździe Krajowym Aeroklubu PRL poruszono szereg istotnych spraw stowarzyszenia, od generalnych po szczegółowe. Podkreślono słuszność przeprofilowania działalności Aeroklubu PRL w kierunku stworzenia zeń organizacji społecznej o charakterze obronnym i sportowym, prowadzącej całość podstawowego szkolenia lotniczego dla wszystkich rodzajów lotnictwa zawodowego i sportu. Postulowano jednak, by Aeroklub prowadził również określone szkolenie specjalistyczne.

Sporo uwag poświęcono potrzebie i sposobom wychowania patriotyczno-obronnego młodzieży oraz kształtowania postaw ideowo-politycznych członków i środowisk, zwłaszcza młodzieżowych, objętych zasięgiem działania stowarzyszenia. Aeroklub jako organizacja społeczna powinien jednak także walczyć o wysoką pozycję lotnictwa polskiego w życiu społeczno-politycznym, gospodarczym i sportowym kraju oraz w świadomości obywatelskiej. Wtedy bowiem — jak mówiono — kiedy ruch społeczny na rzecz lotnictwa będzie szeroki, kiedy masowość stanie się faktem, gdy znikną białe plamy na lotniczej mapie Polski, Aeroklub będzie miał duży przypływ młodzieży i stanie się naturalną i wystarczającą bazą kadr dla wszystkich rodzajów lotnictwa. Tymczasem trzeba się niejednokrotnie nisko kłaniać nauczycielom, a nawet niektórym dyrektorom szkół, aby raczyli przychylnym okiem spojrzeć na spotkania młodzieży z oficerami i podchorążymi lotnictwa. Stwierdzono, że Aeroklub zagubił się w pracy z młodzieżą, co sprzyjało wadliwemu kształtowaniu jej postaw. Podkreślono, że lotnictwo swą atrakcyjnością form może i powinno stać się jednym z bardzo istotnych elementów wychowania (w tym politechnicznego) w całym systemie edukacji i wychowania w kraju. Niepośledni rolę do odegrania mają w tym względzie: współpraca z organizacjami młodzieżowymi i paramilitarnymi, Ministerstwem Oświaty i Wychowania, spółdzielczością mieszkaniową itp.; także środki masowego przekazu, które powinny skutecznie pomagać działaniom Aeroklubu PRL w wychowaniu młodzieży, poprzez lotnictwo i dla lotnictwa, a tym samym dla socjalistycznej Polski. Z takiej pracy Aeroklub powinien być zdjęty ciężar wysokich kosztów, znanię elitarności itp.

Niestety, aktualne realia aeroklubowej działalności są dalekie od życzeń, m. in. z powodu niedostatku środków. Stąd nadzieja, że podporządkowanie Aeroklubu PRL Ministerstwu Obrony Narodowej i pewne zmiany organizacyjne (m. in. możliwość prowadzenia przez aerokluby regionalne określonej działalności zarobkowej) zapewnią stowarzyszeniu środki do prowadzenia szeroko zakrojonej, ambitnej i pożytecznej działalności. Wiąże się z tym również nadzieje na dostawy niezbędnego sprzętu i usprawnienie jego remontów, zaopatrzenie w części zamienne, osprzęt, akcesoria, odzież itp, także środki na konserwację lotnisk i obiektów oraz ich ochronę, z czym obecnie jest nie najlepiej lub wręcz źle. Wszystko to nie zwalnia Aeroklubu ze starań o oszczędne gospodarowanie otrzymanymi i wypracowanymi środkami, o wprowadzanie do eksploatacji taniego sprzętu, o prowadzenie mało kosztownych form szkolenia itp: Rachunek ekonomiczny musi stać się aeroklubową codziennością.

Podnoszono sprawę zróżnicowania uprawnień sportowców lotniczych ze sportowcami innych dyscyplin, czemu naprzeciw wyszła deklaracja przewodniczącego GKKFiS, Mariana Renke, który zapewnił o jeszcze większej niż dotąd pomocy kierowanego przez siebie resortu najlepszym lotnikom sportowym i Aeroklubowi PRL. Mówiono również o potrzebie poprawy płac, warunków socjalno-bytowych i opieki zdrowotnej pracowników aeroklubów regionalnych.

Do tej pory, pomimo różnorakich braków, sporo marnowało się w lotnictwie sportowym. Najbardziej jednak boli marnowanie potencjału ludzkiego: Między innymi wyszkoleni w Aeroklubie piloci i spadochroniarze często nie znajdowali zatrudnienia w lotnictwie zawodowym, a powoływani do odbycia zasadniczej służby wojskowej częstokroć służyli w jednostkach nielotniczych, nie wykorzystując lotniczych kwalifikacji zdobytych niemałym kosztem i trudem w Aeroklubie: Tego rodzaju praktyki są wyrzucaniem milionów, do czego nie można dopuszczać. Postulowano ujednolicenie badań lotniczo-lekarskich, tak by nie dochodziło do tego, że kandydat na lotnika przez jedną komisję lekarską jest kwalifikowany na szkolenie, a przez drugą — odrzucany. Przypomniano potrzebę takiego uregulowania spraw ruchu lotniczego, by przestrzeń powietrzna mogła być wykorzystywana przez lotników sportowych w niezbędnym dla nich zakresie. Modyfikacji powinno ulec również wiele szczegółowych przepisów, jak choćby ten, że użycie spadochronu zapasowego traktowane jest jako wypadek itp. Dużą wagę należy przykładać do bezpieczeństwa lotów i skoków, czemu służyć powinny m. in. fachowość i staranność personelu technicznego, przestrzeganie przepisów przez personel latający i bezpieczny sprzęt. Dla przykładu, do zmniejszenia urazowości w spadochroniarstwie przyczyniłyby się spadochrony o prędkości opadania do 3 m/s. Tymczasem większość eksploatowanych w aeroklubach spadochronów ma opadanie większe. Mówiono jeszcze o innych niedociągnięciach i niedostatkach, takich jak brak własnego lotniska dla Aeroklubu Warszawskiego, postulowano reaktywowanie Ligi Lotniczej i szkoły szybowcowej w Bezmiechowej itp. **(kh)**

Na sali obrad XII Zjazdu Krajowego Aeroklubu PRL. Zdjęcia: Bernard Koszewski



NA RATUNEK W BIESZCZADACH

Wypadek zdarzył się w samo południe, na terenie Bieszczadów, 20-letni robotnik leśny doznał bardzo ciężkich obrażeń: złamania żeber, pęknięcia nerki, złamania ręki i nogi oraz pęknięcia miednicy. Nieszczęśliwemu człowiekowi natychmiast pospieszono z pomocą. W tym samym czasie, kiedy lekarz jechał wozem terenowym do chorego, zawiadomiono telefonicznie pogotowie ratunkowe w Sanoku. Ono z kolei niezwłocznie wysłało na miejsce wypadku śmigłowiec sanitarny. Rozpoczął się wyścig z czasem.

W Brzozowej śmigłowiec lądował po 45 minutach od chwili zawiadomienia o wypadku. Po dalszych 9 minutach wzniósł się z ciężko rannym na pokładzie. Poleciał do Rzeszowa. Na lotnisku Jasionka czekał już szybki dwusilnikowy samolot, który przetransportował rannego do Warszawy. Tam, z lotniska, odwieziono go karetką pogotowia do kliniki Akademii Medycznej. Piętnaście minut później leżał na stole operacyjnym. Wyścig z czasem — rozpoczęty przez pilota śmigłowcowego Podzespołu Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku, kontynuowany przez Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Rzeszowie, a następnie przez Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie — został wygrany. Dzięki niezwykle sprawnie przeprowadzonej pomocy pilotów, pracowników lotniczej służby sanitarnej i służby zdrowia uratowano życie ludzkie...

Działalność lotnictwa sanitarnego w Bieszczadach zainicjował Tadeusz Więckowski, organizator i pierwszy dyrektor tego lotnictwa po wojnie, a także doświadczony pilot samolotowy i śmigłowcowy. Pod koniec lat pięćdziesiątych wraz z Jerzym Szymankiewiczem przyleciał śmigłowcem do Ustrzyk Dolnych. Tutaj w sąsiedztwie Pogotowia Ratunkowego założył Śmigłowcową Stację Sanitarną, nazywaną także doświadczalną. Stacja pracująca jedynie w okresie letnim potwierdziła swymi wynikami praktycznymi przydatność śmigłowca do lotów sanitarnych w trudnych warunkach terenowych. Latali tutaj również Włodzimierz Gedymin i Kazimierz Wünsche. W tamtym okresie z dojazdami karetek pogotowia do chorych w Bieszczadach były ogromne trudności, ze względu na brak dróg i małą liczbę ośrodków zdrowia przystosowanych do niesienia pomocy w nagłych i jednocześnie skomplikowanych wypadkach.

Zebrane doświadczenia w niesieniu pomocy chorym przy użyciu śmigłowca w Bieszczadach przyspieszyły decyzję o powołaniu Podzespołu Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku. Przewidywał to Tadeusz Więckowski, rzecznik zastosowania śmigłowców w lotnictwie sanitarnym. 5 maja 1961 skierowany tutaj krakowski pilot sanitarny Tadeusz Augustyniak wykonał pierwszy przelot z chorym. Miejscem postoju śmigłowca była sanocka łąka, a na niej, pomieszczeniem dla pilota i mechanika lotniczego — typowy kiosk „Ruchu". Pilot śmigłowca przystąpił do codziennej pracy sanitarnej. Początkowo władze miejscowe z rezerwą przyglądały się prowadzonym eksperymentom, stopniowo zmieniły zdanie. W niedługim czasie na stałe rozpoczęli pracę w Sanoku — Jerzy Rzewuski, a później Jerzy Mendyka. Dysponowano wówczas śmigłowcem i samolotem, przy czym pierwszy służył wyłącznie do lotów sanitarnych w Bieszczadach, drugi natomiast jako karetka lotnicza transportująca chorych do Krakowa, Rzeszowa i Warszawy. Po kilku latach podzespół otrzymał drugi śmigłowiec.





Dla zdobycia doświadczenia w śmigłowcowych lotach sanitarnych w Sanoku przebywało ok. 20 pilotów, w tym Stanisław Majerowski, Edward Makula, Stanisław Kopacz. Od czasu do czasu przylatywał tutaj Tadeusz Więckowski, aby zorientować się na miejscu o pracy podzespołu, zdobytych doświadczeniach i napotykanych trudnościach.

W pierwszych latach działalności piloci podzespołu wykonywali rocznie średnio 600 lotów sanitarnych. Bywały dni, iż przeprowadzano 10 lotów dziennie. Obecnie dokonuje się 350—400 lotów rocznie, ponieważ w Bieszczadach mamy już więcej dróg oraz więcej ośrodków służby zdrowia. O wiele więcej niż dawniej wykonuje się obecnie lotów z terenów nizinnych do klinik specjalistycznych w Krakowie i Warszawie. Nadal w wielu wypadkach śmigłowiec okazuje się jedynym środkiem transportu dla ciężko chorego, szczególnie z terenów zalesionych.

Od 15 lat podzespół sanocki współpracuje z Górskim Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym. Wszyscy pracownicy podzespołu są ratownikami GOPR. Ten fakt ułatwia współpracę i współdziałanie. Przykładem może być 6 akcji ratowniczych przeprowadzonych w 1983. Podzespół sanocki, podporządkowany organizacyjnie Zespołowi Lotnictwa Sanitarnego w Rzeszowie, ma dwóch pilotów: Jerzego Mendykę (kierownika) i Mariana Beresia oraz czterech mechaników: Bogdana Hapa, Stanisława Łokaja, Franciszka Szczepańskiego, Bronisława Wojnara. Dysponuje dwoma śmigłowcami Mi-2 oraz samolotem Gawron. Siedzibą podzespołu jest szpital w Sanoku.

Poza lotami sanitarnymi piloci podzespołu wykonują również loty na rzecz gospodarki narodowej. Często z ich pomocy korzysta energetyka w przypadku awarii sieci przesyłowej z elektrowni wodnej w Solinie. Piloci sanoccy pomagali przy usuwaniu uszkodzenia wspomnianej sieci w bardzo trudnych warunkach zimowych i w trudnym terenie; w tym przypadku przerwa w dopływie prądu groziła unieruchomieniem zakładów produkcyjnych, nie mówiąc o ludności.

Jedna piąta wszystkich lotów to loty ratownicze. Na ogół wykonywane są w trudnych warunkach atmosferycznych i nietypowych sytuacjach, najczęściej o zmierzchu, w wolne dni od pracy, kiedy to służba zdrowia pracuje na nieco zwolnionych obrotach.

Kilka lotów ratowniczych wymienionych poniżej może być przykładem nie tylko sprawności lotnictwa sanitarnego w Bieszczadach, ale przede wszystkim niezastąpionego lotniczego środka przewozu ciężko chorych, dla których jedynym ratunkiem jest szybkość transportu.

● Ciężko chora dziewczynka w Łupkowie oczekiwała natychmiastowej pomocy. Aby przybyć do Sanoka samochodem (52 km), trzeba jechać ponad 3 godziny (trudne warunki zimowe). Śmigłowiec tę trasę pokonał w 18 minut. Siedmioletnią Kasię uratowano.

● Mężczyzna, po którego leciał śmigłowiec, był umierający. Lekarz z niecierpliwością oczekiwał pilota sanitarnego. Działo się to w Rzepedzi do której karetka pogotowia musiałaby jechać 2 godziny i 40 minut. Tymczasem śmigłowiec pokonał trasę w 13 minut. Po przylocie śmigłowca, który przywiózł specjalne leki, tętno u chorego stało się wyczuwalne.

● W Moszczenicy, odległej od Sanoka o kilkanaście kilometrów, 6 osób zatruło się grzybami. Karetka przyjechałaby tam dopiero po przeszło 3 godzinach. Śmigłowiec dotarł tam w ciągu 12 minut. Lekarz natychmiast udzielił pomocy zatrutym.

● W godzinach popołudniowych 21 turystów spadło z mostu do Sanu wskutek załamania się poręczy. W udzielaniu pomocy uczestniczyli piloci Jerzy Mendyka i Michał Rajzer, a także felczer Eugeniusz Woźniak. Chorych w stanie ciężkim przetransportowano do szpitali w Sanoku, Przemyślu i Rzeszowie. Udzielanie pomocy zakończono w godzinach nocnych.

● Po trzech bezowocnych dniach poszukiwań zaginionego 3-letniego chłopca MO poprosiła podzespół sanocki o pomoc. Dopiero 3 godziny po odebraniu meldunku wystartował pil. Jerzy Mendyka w rejon Przemyśla (ze względu na gęstą mgłę). Po rozmowie na miejscu z kierującym poszukiwaniami, pilot wystartował i po pewnym czasie odnalazł dziecko leżące w pszenicy. Chłopiec znajdował się w odległości ok. 4,5 km od miejsca, w którym zostawił go ojciec. Na miejscu okazało się, że dziecko żyje. Chłopca zabrano na pokład śmigłowca i niezwłocznie przewieziono do szpitala w Przemyślu. Został uratowany.

● Któregoś dnia w maju przyjechało Fiatem 126 dwóch geodetów w rejon Tarnicy. Zostawili samochód i poszli wykonywać pomiary. Wkrótce zaczął padać gęsty śnieg. Zabłądzili, nie udało się im powrócić do samochodu. Pil. Jerzy Mendyka z trudem odnalazł z powietrza obu mężczyzn przysypanych śniegiem. Jeden z nich zamarzł na śmierć, drugiego uratowano.

● W listopadzie 1983 pil. Jerzy Mendyka wykonał lot ratowniczy po pracownika leśnego, któremu ciągnik przejechał obie nogi. Stało się to w odległości 50 km od Sanoka. Gdyby nie przyleciał śmigłowiec, obie nogi należałoby amputować.

— Pamiętam — mówi pil. Jerzy Mendyka — kiedy to w dzień wigilijny kończąc dyżur powiedzieliśmy sobie „Wesołych świąt" i skierowaliśmy się ku wyjściu, a zadzwonił telefon. Odebrałem wtedy meldunek lekarza dyżurnego, aby niezwłocznie przetransportować chorego ze złamanym kręgosłupem choćby do szpitala w Przemyślu. Przy ówczesnych warunkach pogodowych przelot do Krakowa był niemożliwy. Lot do Przemyśla w normalnych warunkach trwa 20 minut. Trasę znam dobrze. W tym przypadku możliwy był jedynie przelot wzdłuż koryta Sanu, ponieważ zapadający zmrok i niski pułap chmur uniemożliwiał lot trasą najkrótszą — po prostej. Lecieliśmy 40 minut. Lądowałem w zupełnych ciemnościach na stadionie, położonym w pobliżu Sanu. Chorego niezwłocznie przewieziono do szpitala, a ja wraz z załogą śmigłowca Wigilię spędziłem poza domem. W sytuacjach niemożliwych do przewidzenia tkwi sens naszej pracy w lotnictwie sanitarnym.

Od 23 lat społeczeństwo Bieszczadów może liczyć na pomoc lotnictwa sanitarnego. Otrzymuje ją nieprzerwanie o każdej porze, a nawet w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Podzespół Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku — najdalej wysunięta placówka tego lotnictwa w południowo-wschodniej Polsce — spełnia bardzo ważną rolę w ogólnokrajowym systemie niesienia pomocy doraźnej, a szczególnie ratowniczej.

TADEUSZ MALINOWSKI

Na zdjęciach:
Kierownik podzespołu sanockiego Jerzy Mendyka (blisko 9 tys. wylatanych godzin), doświadczony pilot lotnictwa sanitarnego, w kabinie śmigłowca Mi-2, na którym dokonał setki lotów ratowniczych (zdjęcie autora) ● Historyczne już zdjęcie śmigłowca Mi-1 z lat sześćdziesiątych nad rejonem Bieszczadów. W kabinie pil. Jerzy Mendyka.



z redaktorem
PAWŁEM ELSZTEINEM

WARSZAWSKIE WSPOMINKI

Z kim tu nie porozmawiać lepiej o warszawskich sprawach, tych lotniczych, a szczególnie tych sprzed 39 lat — jak nie z warszawiakiem z dziada pradziada, red. Pawłem Elszteinem, pionierem powojennej „Skrzydlatej Polski”, który choć niedawno przeszedł od nas na emeryturę, to dalej, „nic co lotniczego nie jest mu obce!”.

Tak na marginesie: człowiek ten jest nie do pokonania. Kiedyś niebacznie założyłem się z nim, dumny z mego 100-procentowego pochodzenia warszawskiego, że jestem większy „homo varsoviensis” niż on. „Ja się urodziłem na Starówce!” — powiedziałem wyniośle — w sercu stolicy”. Paweł ani mrugnął, tylko spytał: „Gdzie?” Ja na to: „W domu na rogu Długiej i Freta”. „No to przegrałeś, bo ja na Rynku Staromiejskim” — odpowiedział i uśmiechnął się ironicznie. Albo kiedyś wyskoczyłem nagle: „Paweł, jednym tchem wymień wszystkie przedwojenne kina na Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie!”. Wymienił absolutnie wszystkie, oczywiście o jedno więcej niż ja w ogóle wiedziałem. Facet wprost nieznośny.

Kiedy w roku 1947 „nastałem” do redakcji „Skrzydlatej Polski”, a było to w lipcu, patrzyliśmy na siebie podejrzliwie. Ja chodziłem jeszcze wtedy w battledresie plutonowego podchorążego armii polskiej na Zachodzie, on — w mundurze starszego sierżanta podchorążego Ludowego Lotnictwa Polskiego. Wkrótce potem zresztą — awansował, zostawiając mnie daleko w tyle. Co tu kryć: imponował mi już wtedy dużą wiedzą z tej dziedziny. Tej, którą ja wówczas tylko lubiłem, a on — dawno nie tylko lubił ale i dobrze znał. Poza tym — był już od dwóch lat dziennikarzem (od września 1945, jak się dowiedziałem).

Poszedłem teraz oto niedawno do niego na ulicę Małą do domu i powiedziałem wprost:

— Paweł, proszę cię, powiedz mi jak to w Warszawie robiło się to lotnictwo wtedy, kiedy ja i tacy jak ja byliśmy jeszcze daleko na Zachodzie. Kto mi to lepiej powie od ciebie?

Paweł na to: — O wszystkim ci nie powiem, to niemożliwe. Zresztą, czy to tak łatwo oddać atmosferę tamtych zgruzowanych, biednych, a tak jednocześnie wspaniałych warszawskich dni? Ty zrozumiesz, ale inni? Mój Boże, przecież to było morze gruzów. Pamiętasz? O, tymi łapami żeśmy te gruzy i cegły ładowali na wozy i wywozili. Nie było dosłownie niczego.

— Ale przecież już wtedy ty i tacy jak ty działaliście, żeby „zrobić” lotnictwo, wiem o tym. Powiedz coś bliżej na ten temat, dobrze?

— Trudno, powiem ci. O tym jak zaczynaliśmy. Otóż gdzieś tak od września 1945, niezależnie od mej pracy w redakcji, byłem kierownikiem Sekcji Młodzieży Aeroklubu Warszawskiego. Co robiliśmy? Zajmowaliśmy się modelarstwem, nie było przecież jeszcze samolotów ani spadochronów, a szybowce — były, ale gdzieś tam daleko. Wpadłem na pomysł: zorganizuję teoretyczny kurs szybowcowy! Tych, którzy się przeszkolą — postaram się ulokować w którejś z powstających szkół szybowcowych.

Kurs! Ale gdzie się uczyć? Poszedłem do dyrektora Usarka, do gimnazjum im. Władysława IV. Miałem dobre przeczucia: to przecież gimnazjum o starych lotniczych tradycjach, można powiedzieć pionierskich, jeszcze z lat 20-tych. No, i — budynek jest cały, nie zniszczony.

Dyrektor zgodził się przydzielić uczestnikom mojego kursu istny luksus: wielką aulę na pierwszym piętrze. Co drugi dzień, na godzinkę lekcyjną. — Ale — powiedział — musimy tam w dojściu do auli zrobić kratę, wie pan, dla bezpieczeństwa. Wybałuszyłem oczy. A on na to: — Pan jeszcze młody, niedoświadczony.

Do dziś nie wiem, po co mu była ta krata. Nic, ważne, że się zgodził. Może mu chodziło o możliwość sztubackich rozrób?

Drogą szeptanej i rozklejanej kartkami z brulionu na mieście propagandy doszliśmy do tego, że na kurs zgłosiło się (w bezludnej niemal, w dzisiejszym zrozumieniu, Warszawie) aż 220 osób. Chłopców i dziewcząt mających co najmniej 16 lat.

Rany boskie, jaki to był entuzjazm! Było głodno, chłodno, ludzie niedożywieni, zmordowani wojną. Ale jak silnego mieli ducha! Kurs ruszył, w lutym 1946 roku. „Wystartowało” — 170 osób. To też chcę ci powiedzieć: za naukę na kursie trzeba było płacić. Przecież, mówiąc po warszawsku, który wykładowca zgodziłby się za frajer z Mokotowa czy Ochoty jechać zapchaną ciężarówką lub innym (płatnym) wehikułem na daleką Pragę, aby komuś coś do łba wpychać? Musieli te swoje parę złociaków dostać. Moi „kursanci” — płacili bez słowa. Odkładali sobie od ust.

Teraz uważaj: taką na przykład budowę szybowców wykładał nie kto inny, jak profesor Bartel, wielka lotnicza sława. Był niezwykle lubiany, każde jego zdanie — chłonięte jak kazanie Skargi. Mówił zrozumiale, największe patałachy rozumiały (albo prawie rozumiały) jego wykład. Czterdzieści pięć minut lekcyjnych — zamieniało się z reguły w półtorej godziny.

Czesław Szczeciński — to druga postać wielkiego formatu. Uczył młodzież na kursie meteorologii lotniczej. Cóż za wspaniały wykładowca! Znał swój przedmiot na wylot, potrafił mówić i tłumaczyć nie tylko zrozumiale, ale i dowcipnie. Cisza panowała na sali kompletna, gdy on prowadził lekcję. Dyrektor Usarek nie mógł wyjść ze zdumienia: jaka dyscyplina wśród tej młodzieży, jaka kultura!

O tajnikach szybownictwa, jego organizacji i innych zakamarkach tej dziedziny długo również i bardzo ciekawie mówił młodzieży Romuald Flach, znana i ceniona wysoko postać polskiego lotnictwa sportowego. On i następny wykładowca, Antoni Mańkowski (redaktor ze „Skrzydlatej”), który barwnie i w iście pasjonujący sposób prowadził wykłady o technice latania na szybowcach — reprezentowali na moim kursie Aeroklub Warszawski. Młodzi bardzo Antosia lubili. Nic dziwnego, był to człowiek ogromnie sympatyczny, miał coś w sobie pociągającego, w swoim delikatnym, kulturalnym sposobie bycia. A już dziewczęta, eh, szkoda mówić, patrzyły w niego jak w tęczę.

— No, a ty, Paweł, co wykładałeś?

— Budowę spadochronów. Po zakończeniu kursu odbyły się egzaminy. Potem wszyscy ci, którzy zdali, a było ich 130, dostali skierowania na badania lotniczo-lekarskie, do sławnej „cebuli”, czyli Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich. Działał tam, na Okęciu, nasz dobry późniejszy przyjaciel, doktor Bober. I jak myślisz, ilu „cebula” zakwalifikowała do szkolenia? Co najmniej stu, ze stu trzydziestu. Innych chętnych do lotnictwa — posłałem do inżyniera Zdzisława Brodzkiego na Hożą, do istniejącego już Liceum Lotniczego.

— A jaka była dalsza droga do lotnictwa tych, którzy z twego kursu przeszli pomyślnie badania w CBLL?

— Kilkudziesięciu, bo jednak nie wszyscy się zdecydowali, udało się do Departamentu Lotnictwa Cywilnego na ulicę Chałubińskiego i tam dostali skierowania do jednej z istniejących już szkół szybowcowych. O ile pamiętam, jechali do Rzadkowa, Goleszowa, lub Borowej Góry. Jest pewne, że co najmniej 25—30 zostało wyszkolonych na szybowcach SG-38 do podkategorii A i B. Dla najlepszych, po powrocie, Aeroklub Warszawski zorganizował loty na wojskowych Po-2 nad Warszawą. No i jak myślisz, kto był wśród tych najlepszych? Jurek Pomianowski — długoletni później redaktor działu sportowego naszej „Skrzydlatej”, Rajmund Szubański — ceniony współpracownik redakcji, wierny nam aż do dziś, Zdzisław Pürschel — działacz harcerski i lotniczy, w powstańczym batalionie im. Łukasińskiego znany jako „Gąsior”, Bogusław Plamowski — znany spadochroniarz z „Czerwonych beretów”, Roman Woszczerowicz — wspaniały lotnik i działacz. Trudno wprost wszystkich wymienić.

Paweł zamyślił się i westchnął. — Wiesz co? — powiedział. — Wtedy nie było tej cholernej biurokracji. Inny był klimat. Tacy urzędnicy w wysokich instancjach lotniczych jak np. pan Roman Nagórski (który sprowadzał z zagranicy pierwsze samoloty), jak pani Wasilewska, jak lotnik i żeglarz w jednej osobie pan Kusnerz — działali na naszą korzyść szybko, po przyjacielsku, bez zbędnych papierków i formularzy. Tak, to byli przyjaciele garnącej się do lotnictwa młodzieży.

— Młodzież była wspaniała.

— Jasne. Nikt nie słyszał jeszcze o narkomanii i innych takich wygłupach, entuzjazmem by obdzielili tysiące dzisiejszych sfrustrowanych, zagubionych i innych nie umiejących sobie znaleźć miejsca.

— Powiedz coś jeszcze, Paweł. Co jeszcze kombinowałeś?

— Zorganizowałem w 1946 roku jeszcze drugi taki kurs teoretyczny, w gimnazjum im. Poniatowskiego. Ukończył go, między innymi, Jan Suzin, jeden z najlepszych i najbardziej w TV lubianych spikerów. Wyszkolił się potem na pilota szybowcowego. Tak, tak. Współdziałałem z organizującym się właśnie Aeroklubem Warszawskim, gdzie samolotów jeszcze nie było, ale podmokłe pole pod lotnisko na Gocławiu już drenowano. Działała tam już sekcja spadochronowa, pod wodzą Witolda Soszyńskiego. Zaproponowałem wtedy, żeby zrobić... miasteczko spadochronowe. Zrobiłem szkice, zaczęliśmy działać w Kole Młodych, ale wszystko to — przejął potem Wydział Spadochronowy.

Wiesz, czego mi żal? Zmarnowanych, zniszczonych warszawskich wież spadochronowych. Ilu ludzi się na nich wyszkoliło! No, stary, koniec. Już nic więcej nie powiem.

— Choć zdanko...

— Dobrze, sam to zaszufladkuj, ale — wydrukuj: Przez tyle lat, sam pamiętasz, z dumą obserwowałem wspaniały rozwój polskiego szybownictwa. Dziś — widzę jego zastój. Dlatego jestem zły, dlatego jestem pełen goryczy.

*

Nie zakończę tego oficjalnym, jednoznacznie optymistycznym akcentem. Tak, mój i mych z redakcji kolegów serdeczny przyjaciel ma dużo racji. Może to się zmieni, ale — długo trzeba będzie odbudowywać to, co tak wyraźnie obniżyło loty. Tak prywatnie — myślę jednak, że redakcja wraz z Pawłem Elszteinem (choć na emeryturze) doczeka się ponownego wzlotu polskiego szybownictwa. Dziękujemy Ci, Paweł, za rozmowę.

JERZY ZARĘBSKI

Na takich oto szybowcach, SG-38, uczyli się latać pierwsi po wojnie uczestnicy turnusów szkoleniowych. Na zdjęciu: Ślizgowa Szkoła Szybowcowa w Goleszowie (1948), a przy SG-38 stoi Janusz Krasicki.



150 DNI W NIEWAŻKOŚCI

Specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"

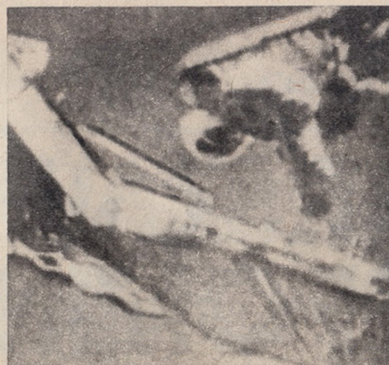
Kosmonauci radzieccy Władimir Lachow i Aleksandr Aleksandrow przekroczyli 5.10.1983 granicę 100 dni pobytu w kosmosie. Mieli wówczas za sobą 64 mln km lotu i 1 600 okrążeń Ziemi. W tym okresie załoga Saluta-7 wykonała ponad 10 korekcji orbity, przestawienie statku Sojuz T-9, prace przeładunkowe na statkach Kosmos-1443 i Progress-17, uzupełnianie paliwa stacji, wiele czynności naprawczo-zapobiegawczych oraz setkę eksperymentów. Między innymi badali oni powierzchnię Ziemi i jej atmosferę, przeprowadzali badania astrofizyczne i medyczno-biologiczne, eksperymenty technologiczne i techniczne, zajmowali się doskonaleniem metod sterowania wielkim zespołem orbitalnym.

Na orbicie było już 127 osób, które łącznie spędziły w kosmosie ponad 8 lat. Jednak mechanizm działania nieważkości — głównego czynnika ograniczającego pobyt człowieka na orbicie — nie jest w pełni zbadany. Praktyka lotów kosmicznych pokazuje, że najprawdopodobniej nie ma przeszkód nie do pokonania na drodze wiodącej do zwiększania długotrwałości wypraw kosmicznych. Jednak na razie nikt nie może całkiem dokładnie powiedzieć, jak długo można żyć i pracować na orbicie bez szkody dla zdrowia. Do uzyskania dostatecznej odpowiedzi potrzebne są nowe eksperymenty, niezbędna jest niezawodna, wiarygodna statystyka medyczna z długotrwałych lotów.

W ostatnich latach medycyna kosmiczna zgromadziła duże doświadczenie. Dla uniknięcia niepożądanego oddziaływania nieważkości na organizm kosmonauty, naukowcy opracowali zespół ochronnych środków zapobiegawczych. Między innymi stacja orbitalna Salut-7 wyposażona została w oryginalne urządzenia i specjalne przyrządy treningowe, jak np. skafandry obciążeniowe, zbiornik próżniowy Czybis, mini-stadion z ruchomą bieżnią, weloergometr...

W długotrwałym locie przeprowadza się regularnie kompleksowe badania medyczne załogi. Do rejestracji parametrów fizjologicznych stacja wyposażona jest w różnorodną aparaturę. Między innymi u Lachowa i Aleksandrowa badano wielokrotnie aktywność bioelektryczną serca w warunkach spokoju i reakcję układu krążenia na imitację ciśnienia hydrostatycznego.

— Według obiektywnych danych — mówi zastępca kierownika lotu W. Błagow — stan fizyczny Lachowa i Aleksandrowa jest całkowicie ustabilizowany. Nie skarżą się na brak apetytu i śpią dobrze. Dowódca przybrał nieco na wadze, a inżynier pokładowy trochę schudł, ale wahania te są nieznaczne, w przedziale jednego kilograma. Ustało zmniejszanie się objętości masy mięśniowej. Najważniejszym zaś dowodem dobrego samopoczucia załogi jest wysoka zdolność do pracy.



1 i 3.11.1983 obaj kosmonauci wyszli w otwartą przestrzeń kosmiczną, przebywając tam łącznie przez 5 h 45 min. Po raz pierwszy w praktyce lotów załogowych wykonano prace montażowe, m. in. przyłączono dodatkowe baterie słoneczne.
Zdjęcie: TASS

Stała kontrola medyczna i wykorzystanie specjalnej aparatury umożliwiają nie tylko śledzenie stanu zdrowia kosmonautów, ale także wpływanie nań. Dopracowany został system przedsięwzięć regeneracyjnych po powrocie człowieka na Ziemię z długotrwałego lotu. Kosmonauci pracują i odpoczywają w zwykłym rytmie ziemskim. W tygodniu mają dwa dni wolne. Aby wypełnić brak „ziemskiej" informacji, Lachowowi i Aleksandrowowi pomaga grupa wsparcia psychologicznego, która organizuje „spotkania" załogi z krewnymi i bliskimi.

Do pomyślnego wykonania programu lotu i dobrego samopoczucia w dużym stopniu przyczyniają się przyloty ekspedycji odwiedzających oraz transportowych statków towarowych. Dostarczają one na pokład stacji pocztę, wideokasety z kroniką wydarzeń rodzinnych, świeże artykuły spożywcze.

Znaczne miejsce w programie prac załogi przeznaczono badaniom geofizycznym, służącym rozwiązaniu różnych zadań naukowych i gospodarki narodowej. Na przykład kosmonauci zbierali informację operatywną o stanie użytków rolnych w rejonach Powolża, północnego wybrzeża Morza Kaspijskiego, środkowej części Czarnych Ziem, Kaukazu i Środkowej Azji. Wykonali zdjęcia fotograficzne zmeliorowanych ziem w basenie rzek Amu-darii i Syr-darii, Kanału Karakumskiego, Zbiornika Cymlańskiego, na terytorium Gruzińskiej i Azerbejdżańskiej SRR, a także masywów leśnych Karpat i Kaukazu. Stosując stacjonarne aparaty fotograficzne KATE-140 i MKF-6M, uzyskano tysiące zdjęć rozległych rejonów Związku Radzieckiego w średnich i południowych szerokościach geograficznych, a także mórz i oceanów świata. Oprócz aparatów fotograficznych, w badaniach wykorzystywano bułgarski przyrząd Spektr-15 i opracowany przez specjalistów z NRD — spektrometr MKS-M.

Lachow i Aleksandrow pomyślnie przeprowadzili badania w locie satelitarnego statku transportowego Kosmos-1443. Nowy statek zaliczał się do dużych satelitów wielozadaniowych. Jego łączna masa na orbicie z ładunkiem użytecznym przekraczała 20 Mg, długość — ponad 13 m, a największa średnica — 4 m. Statek był wyposażony w baterie słoneczne o łącznej powierzchni 40 m².

G. MAKSIMOW
APN

POWRÓT NA ZIEMIĘ

23 listopada o 22.58 czasu moskiewskiego powróciła na Ziemię, po 5-miesięcznym locie kosmicznym, załoga zespołu naukowo-badawczego Salut-7 — Sojuz w składzie: Władimir Lachow i Aleksandr Aleksandrow. Warto może poznać, czym zajmowali się kosmonauci podczas ostatnich dni poprzedzających powrót na Ziemię.

Mieli sporo pracy. Przede wszystkim trzeba było zakonserwować aparaturę naukową, ułożyć w zasobnikach i umieścić w lądowniku przedmioty, które mają powrócić na Ziemię (350 kg), wykonać na pokładzie stacji „generalne sprzątanie", przenieść do przedziału mieszkalnego statku urządzenia, które przepracowały swój resurs i inne odpady, których nagromadziło się sporo, przestudiować pokładową dokumentację dotyczącą lądowania i wraz ze specjalistami z Ośrodka Kierowania Lotem dokonać ćwiczebnego lądowania symulowanego, skontrolować pracę systemów statku Sojuz T-9, przygotować stację Salut-7 do pracy w warunkach bezzałogowych... Ponadto musieli również przygotować własne organizmy do powrotu do warunków przyciągania ziemskiego — wykonać specjalne ćwiczenia fizyczne i trening w skafandrze próżniowym Czybis.

Do lądowania musieli się przygotować nie tylko sami kosmonauci ale również liczne służby na Ziemi, poczynając od statku badawczego „Kosmonawt Władisław Wołkow" na Atlantyku Południowym do końcowego etapu lotu na trasie lądowania położonej na południowy wschód od miasta Dżezkazgan. Wzdłuż tej końcowej trasy w Kazachstanie oczekiwało na spotkanie lądownika 10 samolotów, 15 śmigłowców, 5 naziemnych urządzeń poszukiwawczo-ewakuacyjnych, na pokładzie których znajdowali się specjaliści techniczni i lekarze.

Długotrwały lot kosmiczny zakończył się sukcesem załogi radzieckiej. Na pełne wyniki tej ekspedycji trzeba będzie poczekać jeszcze kilka miesięcy, dopóki naukowcy nie opracują wszystkich uzyskanych informacji. Dzisiaj już jednak można zwrócić uwagę na fakt, że ważnym etapem lotu tej załogi były prace ze statkiem zaopatrzeniowym Kosmos-1443. Po raz pierwszy w składzie zespołu orbitalnego znajdował się moduł, prawie nie ustępujący pod względem wymiarów i masy samej stacji orbitalnej. Po raz pierwszy zaistniała możliwość dostarczenia z orbity na Ziemię tak dużej ilości materiałów i urządzeń. Ponadto podczas dłuższego czasu wszystkie korekty orbity i orientacji zespołu były wykonywane za pomocą silników przycumowanego Kosmosu-1443, dzięki czemu zaoszczędzono znaczne zapasy paliwa samej stacji.

W czasie długotrwałego lotu załoga wykonała całą serię korekt toru, przestawiła z jednego stanowiska cumowniczego na inne statek Sojuz T-9, rozładowała trzy statki transportowe, przeprowadziła prace remontowo-zapobiegawcze, dwukrotnie wychodziła w otwartą przestrzeń kosmiczną, przebywając tam 5 h 45 min oraz tankowała paliwo na stację. Ogółem kosmonauci wykonali ok. 350 rozmaitych eksperymentów. Po raz pierwszy w praktyce lotów załogowych wykonano na zewnątrz prace montażowe polegające na przyłączeniu dodatkowych 2 baterii słonecznych.

Wiele miejsca w programie prac załogi przeznaczono na badania geofizyczne, z myślą o rozwiązaniu rozmaitych badań naukowych i gospodarczych. Między innymi kosmonauci zgromadzili informacje dotyczące stanu użytków rolnych, robili zdjęcia obszarów zmeliorowanych i masywów leśnych, badali tworzenie się i dynamikę rozwoju burz piaskowych oraz innych zjawisk meteorologicznych. Wykonali ponad 7 tysięcy zdjęć rozległych obszarów Związku Radzieckiego.

Jednym z perspektywicznych eksperymentów było wykorzystanie aparatury biotechnologicznej Tawrija, za pomocą której załoga — stosując metodę elektroforezy — zdołała uzyskać doświadczalną partię superczystego preparatu białkowego wyodrębnionego z powłoki wirusa grypy. Preparat ten specjaliści chcą wykorzystać do produkcji odznaczających się dużą skutecznością i pozbawionych działań ubocznych molekularnych szczepionek przeciwgrypowych, jak również do określania gatunku wirusa grypy wywołującego epidemię.

B. WITKOWSKI

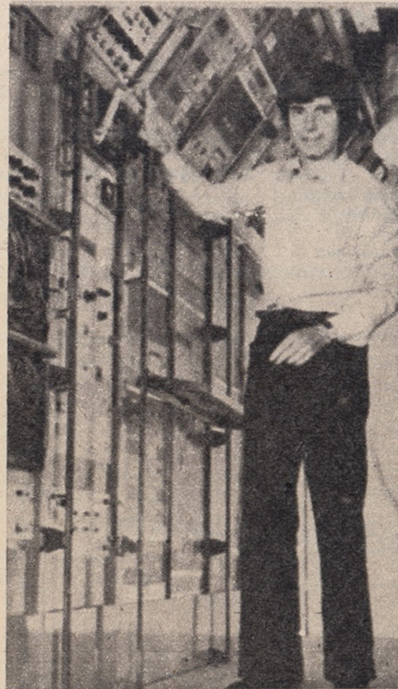


Władimir Lachow i Aleksandr Aleksandrow po wylądowaniu.
Zdjęcie: TASS



Trening w nieważkości w symulatorze Spacelaba. Od lewej: Ulf Merbold (ESA), Michael Lampton (NASA), Claude Nicollier (ESA), Byron Lichtenberg (NASA) i Wubbo Ockels (ESA).

Poniżej: Ulf Merbold.



PIERWSZY I... DRUGI

Realizacja programu szkolenia astronautów zachodnioeuropejskich rozpoczęła się w 1973 po decyzji ESRO (od 1975 — ESA) budowy załogowego laboratorium orbitalnego Spacelab, przeznaczonego do samolotu kosmicznego Space Shuttle.

Samolot kosmiczny ma załogę złożoną z dowódcy i pilota oraz jednego lub dwóch specjalistów od jego układów. Pierwsi znajdują się w przodzie kadłuba w kabinie u góry, a u dołu jest część wypoczynkowa z kuchnią, sypialnią, natryskami i toaletą służącą wspólnie — załodze i specjalistom. Natomiast Spacelab, to laboratorium wielozadaniowe z własnym komputerem, zapewniające najwyżej czteroosobowemu zespołowi specjalistów dogodne warunki pracy w kosmosie przez okres 1 tygodnia.

Próby na symulatorze Spacelaba wykazały, że przeciętny zdrowy Europejczyk — kobieta lub mężczyzna — może wykonać lot orbitalny. Praktycznie bez sztucznie ustalonego górnego zakresu wieku. Zdaniem Ulfa Merbolda wystarczy mieć dobrą kondycję. Wymagania są mniejsze nawet jak dla sportowca wyczynowego. Merbold uprawia tenis, biegi i nic ponadto.

Kim jest Ulf Merbold i jak trafił na pokład Columbii, by przebyć w niej dziesięć dni na przełomie listopada-grudnia 1983? W okresie wstępnego wyboru na astronautę Merbold przeszedł szereg badań medycznych i psychologicznych: wirówkę, koło deptane, komorę niskich ciśnień, fotel obrotowy, tor góra-dół symulujący lot kosmiczny, do tego doszedł jeszcze sprawdzian wiedzy naukowo-technicznej oraz wielokrotna kontrola odporności emocjonalnej.

Niemiec z RFN Ulf Merbold miał w chwili lotu 42 lata (urodził się w 1941 w Greis). Żonaty, ma dwoje dzieci. Z zawodu jest fizykiem, ukończył studia uniwersyteckie w Stuttgarcie w 1968, a w 1976 uzyskał tam stopień doktora. Jego specjalizacja zawodowa to: wady siatek krystalicznych oraz fizyka małych temperatur. Poza tym zajmował się w zespole badawczym Instytutu Metalurgii Maxa Plancka w Stuttgarcie wpływem szybkich neutronów na żelazo i wanad. Ma licencję pilota turystycznego. Jest średniego wzrostu.

W ostatnich latach przed startem — Merbold wraz z dwoma kandydatami zachodnioeuropejskimi na astronautów wybranymi spośród ponad 2 000 osób: Szwajcarem — astronomem Claudem Nicollierem (obecnie 40-letnim) oraz Holendrem — fizykiem jądrowym Wubbo Ockelsem (34-letnim) przechodził intensywne treningi w Marshall Space Flight Center w USA oraz zwiedzał liczne uniwersytety i laboratoria w Europie Zachodniej, przygotowujące doświadczenia orbitalne. Od biomedycyny, poprzez materiałoznawstwo i technologię, do badań astrofizycznych, łącznościowo-nawigacyjnych i obserwacji Ziemi.

Ulf Merbold, to pierwszy astronauta nieamerykański na pokładzie statków kosmicznych USA oraz drugi w ogóle astronauta zachodnioeuropejski. Pierwszym był w 1982 Francuz Jean-Loup Chrétien w załogach radzieckich Sojuz T-6 i Salut-7. Natomiast pierwszy kosmonauta niemiecki — Sigmund Jaehn z Niemieckiej Republiki Demokratycznej odbył wyprawę w załodze Interkosmosu w 1978 wspólnie z kosmonautami ZSRR.

Po udanej wyprawie Columbii w RFN przygotowuje się następną: Spacelab D-1, jakoby z myślą już o 1984—85 i z wyłącznie zachodnioniemieckim programem badawczym.

ENERGETYKA KOSMICZNA A ZDROWIE

Projekt przyszłej naziemnej anteny odbiorczej energii mikrofalowej NASA — Boeing w kształcie elipsy o wymiarach 8×12 km. Energia ta uzyskiwana w wielkich orbitalnych elektrowniach słonecznych (np. 5×21 km) ma być tu przetwarzana w energię elektryczną. Problemem ubocznym jest szkodliwość promieniowania elektromagnetycznego dla żywych organizmów. Antena umieszczona kilka metrów nad ziemią ma zapewniać pod nią bezpieczny poziom napromieniowania, dozwalający np. na hodowlę i uprawę.

Ponieważ ostatnio głośno jest o amerykańskim programie rozwoju do roku 2000 nowych broni m. in. mikrofalowej, warto wiedzieć, że wg danych zachodnioeuropejskich rozgrzanie np. oczu mikrofalami może być szkodliwe. Mikrofale wywołują — oprócz uczucia gorąca — zachwianie równowagi układu nerwowego (nerwice i psychonerwice), zakłócają płodność oraz rozwój płodu. Być może wywołują także zmiany genetyczne. Normy bezpieczeństwa są na razie różne w poszczególnych państwach (także w Polsce). Na Zachodzie przyjmuje się na ogół za niebezpieczne natężenie ponad 100 mW/cm², a przepisy wymagają jego ograniczenie do 5—10 mW/cm². Gra tu też rolę czas napromieniowania (od 15 min. do 24 h na dobę).

ASTRONAUTYKA FRANCUSKA 1984–1988

Satelita łącznościowy francuskiego programu narodowego Télécom-1 wszedł w fazę końcową. Próby pierwszego satelity 1A rozpoczęte we wrześniu 1983 potrwają do marca 1984, zaś start przewidziano na 15.04.1984. Satelita 1B ma być gotowy do startu 30.09.1984. Próby klasyczne obejmują: kompatybilność elektromagnetyczną, próżnię — naświetlanie, drgania, zjawiska akustyczne. Kompatybilność, to zgodliwość (określenie jeszcze nieoficjalne) wszelkich czynników. Szczegóły w książce „Kompatybilność elektromagnetyczna w radiotechnice" wydanej przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności (1977). System Télécom-1 ma spełniać od 1985 oprócz 3 zadań łączności ogólnej (4—6 i 12—14 GHz) również zadania państwowe w paśmie 7—8 GHz.

Centrum kosmiczne w Tuluzie prowadzi studia wstępne nad przyszłymi programami: STAR (satelita przekaźnikowy na orbicie geostacjonarnej), SIGMA (satelita astronomiczny do zobrazowania obiektów w promieniach gamma), ARGOS-II (system operacyjny i komercyjny zbierania oraz lokalizacji), TOPEX-Poseidon (naukowy satelita oceanograficzny). Poza tym nad satelitą gradiometrycznym, teleskopem kosmicznym submilimetrowym, wyposażeniem do badań Wenus i Marsa oraz załogowym orbitalnym statkiem odzyskiwanym NOHR.

Według danych francuskich 99% zachodnioeuropejskich satelitów cywilnych 1982—88 jest albo będzie wyposażonych w całości lub częściowo w radioelektronikę tego kraju, m. in.: szwedzki Tele-X, doświadczalny Athos, program Syracuse.

W uzupełnieniu — kilka ciekawych wiadomości z 1983. Otóż w radzieckim satelicie Prognoz-9, który wystartował 1.06.1983, znajdowała się ulepszona aparatura francusko-radziecka Signe-2MS, zbudowana w ośrodku CESR w Tuluzie do badań promieniowania gamma. Pierwsze odmiany tej aparatury umieszczono na pokładzie radzieckich laboratoriów międzyplanetarnych Wenera-13 i 14 w 1982.

Okres użytkowania satelity radziecko-francuskiego Arcad-3 był przedłużony do 31.12.1983.

Stacja Sarsat w Tuluzie zlokalizowała dla potrzeb ośrodka koordynacyjnego ratownictwa w Sztokholmie miejsce pozorowanej katastrofy wodnosamolotu z dokładnością ok. 8 km.

Sieć satelitarnej transmisji danych CNES pracująca w paśmie 2 GHz miała 3 stacje kontrolne: Issus-Aussaguel pod Tuluzą, Kourou w Gujanie Francuskiej i Hartebeeshoek w Republice Południowej Afryki.

W SATEL przystąpiono do projektowania zamówionego przez Indonezję regionalnego satelity łącznościowego trzeciej generacji Palapa-C.

W wydanej przez CNES fundamentalnej pracy (872 str.): „Zarządzanie wielkimi programami kosmicznymi" (ale również lotniczym Airbus A-300 oraz wojskowym USA) autorem rozdziału o metodyce i praktyce planowania w przypadku opóźnień w realizacji prac jest P. Zervudacki z SODETEG.

Astronauta Jean-Loup Chrétien jest autorem wstępu do unikatowej książki „Patologia spadochroniarstwa" (cywilnego i wojskowego), jaka ukazała się we Francji 15.01.1984. Wynik 3-letniej pracy specjalnej komisji. **(W)**

COMET 1

Jakkolwiek pierwszy w świecie samolot komunikacyjny z napędem odrzutowym wzleciał po drugiej wojnie światowej, jego genezy należy szukać właśnie w jej czasie. I to nie tylko dlatego, że powstały wówczas pierwsze udane silniki odrzutowe, zdolne napędzać samoloty myśliwskie, które zdążyły jeszcze wziąć udział w walkach. Dość zaskakujący początek tego samolotu sięga też roku 1943, kiedy to okoliczności wojenne zmusiły Wielką Brytanię do oddania Stanom Zjednoczonym prymatu w świecie, jeśli chodzi o konstrukcję i produkcję samolotów transportowych. By odzyskać straconą pozycję, jeszcze w tym samym roku powołano w W. Brytanii komisję pod przewodnictwem lorda Brabazon of Tara, a w dwa lata później, w wyniku jej prac, powstały założenia kilku interesujących samolotów.

Wśród śmiałych projektów, jakie wykonano w De Havilland w latach 1944—46 w odpowiedzi na zlecenie opracowania szybkiego samolotu transatlantyckiego — w 1945 r., znalazł się m. in. projekt bezogonowca dla 24 pasażerów, napędzanego czterema silnikami odrzutowymi zamontowanymi w spodniej części skrzydeł o silnym skosie.

Z projektu tego zrodził się następny — czterosilnikowego samolotu odrzutowego (wybrano silniki Goblin) dla 14 pasażerów, o masie użytecznej 1 360 kg, zasięgu 1 125 — 1 300 km i prędkości przelotowej ponad 725 km/h. Tym niezwykłym wówczas projektem zainteresowały się linie lotnicze British Overseas Airways Corporation (BOAC). W październiku 1945 r. De Havilland przedłożył BOAC jednak już dalsze rozwinięcie tego projektu — samolot DH.106 napędzany podobnie czterema silnikami odrzutowymi, ale o masie 37 195 kg i zdolny przewozić 44 pasażerów na wszystkich liniach w W. Brytanii oraz przez północny Atlantyk. W ciągu następnych 10 miesięcy przewoźnik, który projekt ten przyjął z entuzjazmem, ustalał z konstruktorem ostateczną formę i szczegóły projektu. We wrześniu 1946 r. ogólne zarysy samolotu DH.106 były już znane, a 4 września tegoż roku minister zaopatrzenia [1] złożył zamówienie nr 22/46 na 2 prototypy oznaczone G-5-1 i G-5-2.

Zainteresowane rozwojem samolotu linie BOAC włączyły się w dalsze prace projektowe i 12 stycznia 1947 r. od razu zamówiły 8 samolotów, podnosząc potem tę liczbę. Tymczasem w Hatfield, w wielkiej tajemnicy, trwała konstrukcja dwóch prototypów, przy czym inżynierowie stanęli wobec nie lada problemów, jak wytrzymałość konstrukcji w aspekcie ciśnieniowania kabiny i lotów na dużych wysokościach z dużymi prędkościami, zmęczenie materiałów i odporność termiczna — problemów nie spotykanych dotąd w takiej skali i jak miało się okazać w niedalekiej przyszłości, o wielkim, wręcz życiowym znaczeniu.

Przewidziane początkowo silniki Goblin zostały odrzucone na korzyść odśrodkowych De Havilland Ghost 50 Mk 1 o ciągu startowym 22,5 kN (2 290 kG), których szereg egzemplarzy z powodzeniem wypróbowano na dwóch samolotach Avro Lancastrian i jednym Vampyre.

Zimą 1946/47 r. dokonano prób w locie makiety nosa kadłuba, zamontowanej na szybowcu desantowym Horsa, w celu sprawdzenia warunków widoczności z kabiny pilota.

Przez 2 i pół roku De Havilland był zajęty wyłącznie konstruowaniem prototypów samolotu DH.106. W końcu 1947 r. samolot został oficjalnie nazwany Comet, a pierwszy prototyp G-5-1 ukończono w marcu 1949 r. 2 kwietnia uruchomiono po raz pierwszy jego silniki.

27 lipca 1949 r. uważany jest za dzień otwierający nową erę w lotnictwie — erę samolotów komunikacyjnych z napędem odrzutowym. Tego dnia prototyp Comet 01 (nr fabr. 0601) wykonał swój pierwszy, trwający 31 min. lot, pilotowany przez szefa pilotów De Havillanda — Johna Cunninghama. Samolot miał wówczas wymalowane na tyle kadłuba oznaczenie G-5-1, przyznane przez ministra zaopatrzenia. W 5 miesięcy później pierwszy prototyp uzyskał znaki cywilne G-ALVG.

Podczas prób uzyskano szereg osiągów niedostępnych dla powszechnych wówczas w lotnictwie komunikacyjnym adaptowanych samolotów bombowych lub transportowych wojskowych. Świat został zaszokowany, gdy podczas prób eksploatacyjnych, np. 25.10.1949 r., J. Cunningham wraz z trzema innymi członkami załogi oraz balastem odpowiadającym 36 pasażerom (dla tylu ostatecznie przeznaczony był Comet 1) wykonał lot docelowo-powrotny Londyn — Castel Benito (Tripolis) — Londyn (4 796 km), osiągając średnią prędkość 726 km/h i wysokość lotu 11 000 m. W innym locie, w lutym 1950 r., wykonanym w rejonie Wysp Brytyjskich, osiągnięto długotrwałość 5 godz. 30 min. i rekordową wysokość 12 200 m. Między 24 kwietnia a 11 maja tego roku trwały próby eksploatacyjne prototypu w warunkach tropikalnych, w Eastleigh, Nairobi i Chartumie, podczas których ustanowiono kolejne rekordy.

W tym samym 1950 r. prototyp Comet 01 zaprezentowano po raz pierwszy szerokiej publiczności na salonie lotniczym w Farnborough, gdzie wzbudził naturalnie ogromne zainteresowanie i zachwyt. W czasie pierwszych 12 miesięcy prób wykonał on ogółem 350 godz. lotu.

Tymczasem z hali montażowej w Hatfield wyholowano drugi prototyp — Comet 02 (G-5-2; nr fabr. 0602) ze znakami G-ALZK. Opierając się na doświadczeniach z pierwszym, podwozie główne z pojedynczych dużych kół zastąpiono w nim podwoziem wózkowym 2x4 koła. Takie samo podwozie zamontowano potem w pierwszym prototypie. W pierwszym locie Comet 02 osiągnął wysokość 5 500 m i w styczniu 1951 r. dołączył do programu badawczego pierwszego prototypu. M. in. dokonywano na nim prób dodatkowych zbiorników skrzydłowych, przeznaczonych dla wersji transatlantyckiej Comet 3, oraz — podobnie jak na pierwszym prototypie — prób nowej aparatury radionawigacyjnej. W kwietniu 1951 r. prototyp Comet 02 oddano do dyspozycji BOAC do celów szkoleniowych.

Zamówienie BOAC pozwoliło uruchomić linię montażową, ale ceną samolotu — 500 000 funtów — nie wróżyła wielkich zysków, jeśli nie nastąpiłyby dalsze, duże zamówienia. Ale o nich oraz o tragicznych doświadczeniach z eksploatacji pierwszego odrzutowego samolotu komunikacyjnego — opowiemy już w drugiej części.

KONSTRUKCJA. Całkowicie metalowy czterosilnikowy dolnopłat transportowy z napędem odrzutowym.

Kadłub konstrukcji półskorupowej o przekroju poprzecznym okrągłym (⌀ 3,05 m). Z przodu kabina załogi dla dwóch pilotów, mechanika pokładowego i radiooperatora-nawigatora. Dalej — kabina pasażerska dla 36 (Comet 1) lub 44 (Comet 1A) pasażerów, ponadto: kuchnia, toaleta, przedział personelu pokładowego i szatnia. Wszystkie kabiny ciśnieniowane (57 kPa) przez system klimatyzacji pobierający powietrze zza sprężarek silników, dający na wys. 12 120 m warunki jak na wys. 2 436 m. Drzwi pasażerskie z tyłu, z lewej strony; drzwi załogi — z prawej strony z przodu. Za kabinami — ładownia o kubaturze 2,123 m³, ponadto pod podłogą ładownie: z tyłu — o kubaturze 5,236 m³ i z przodu — 5 660 m³.

Skrzydło konstrukcji dźwigarowo-żebrowej o cięciwach: u nasady — 9,0 m i na końcówce — 2,06 m. U nasady każdego skrzydła — dwa silniki wraz z instalacjami, ponadto integralne zbiorniki paliwowe. Skrzydła wyposażone w lotki; klapy na zewnątrz silników i pod centropłatem — uruchamiane hydraulicznie. Ażurowe hamulce aerodynamiczne pod spodem i na wierzchu każdego skrzydła; na krawędzi natarcia dodano później skrzela. Instalacja przeciwoblodzeniowa.

Usterzenie klasyczne, konstrukcji dźwigarowo-żebrowej; poziome o rozpiętości 12,0 m z lekkim wzniosem.

Podwozie trójgoleniowe z podparciem przednim, konstrukcji De Havilland. Podwozie główne z czterokołowych wózków, chowane hydraulicznie w zgrubieniach skrzydeł, w miejscu kanałów wlotowych silników. Goleń przednia wciągana w kadłub w kierunku tylnym. Rozstaw podw. gl. — 8,66 m, odległość osi podw. gł. i przedn. — 9,73 m[2].

Napęd 4 silniki odrzutowe ze sprężarką odśrodkową De Havilland Ghost 50 Mk.1, o ciągu norm. 22 kN (2 250 kG) i startowym 22,5 kN (2 290 kG) w samolotach Comet 1 oraz Ghost 50 Mk.2 o ciągu 22,8 kN (2 325 kG) w Comet 1A. Dostęp do silników i ich instalacji ułatwiały szybko zdejmowane wloty powietrza i dysze oraz płyty pokrycia. Instalacje w trzech przedziałach o różnej temperaturze, oddzielonych ścianami ogniotrwałymi i wyposażonych w gaśnice i oddzielne systemy wentylacyjne. Pojemność zbiorników paliwa — 27 276 l w Comet 1 i 31 750 l w Comet 1A. (cdn.)

PIOTR GÓRSKI

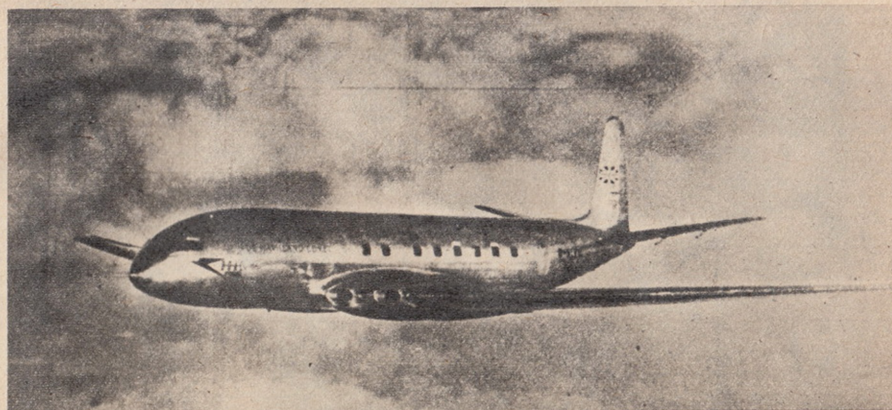
[1]) Ministerstwo zaopatrzenia (Ministry of Supply — MOS) utworzono w Wielkiej Brytanii w 1939 r.; w r. 1946 wcielono doń ministerstwo lotnictwa (Air Ministry).

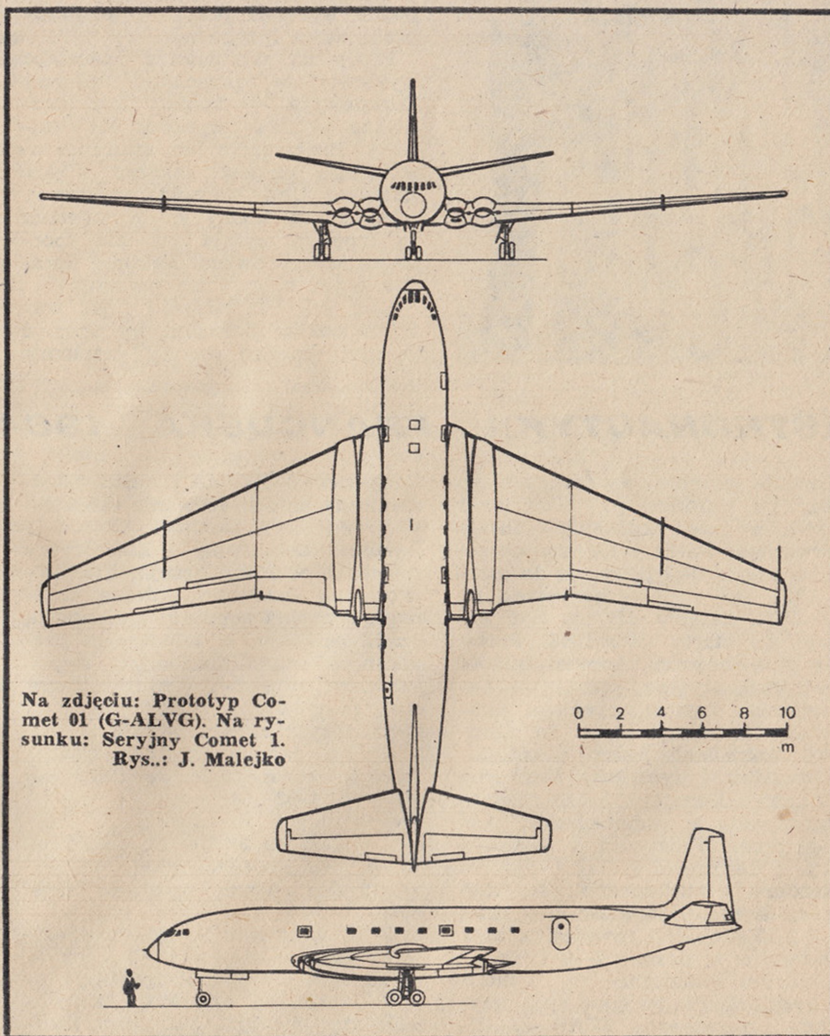
[2]) Nie dotyczy prototypów z podwoziem głównym dwukołowym.

DANE TECHNICZNE I OSIĄGI samolotu Comet 1 (w nawiasach — Comet 1A)

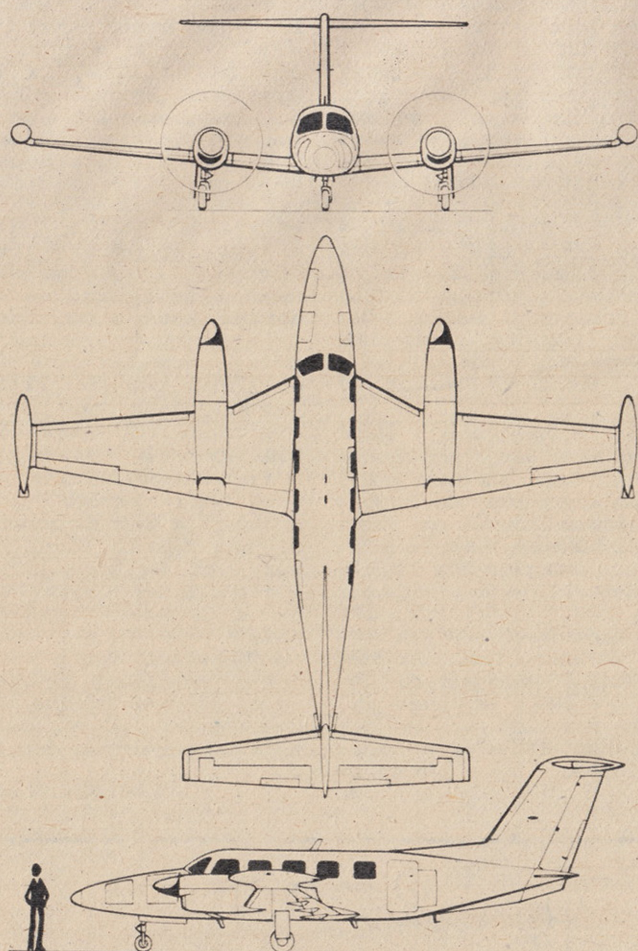
rozpiętość	— 35,08 m
długość	— 28,37 m
wysokość	— 8,65 m
powierzchnia skrzydeł	— 187,20 m²
masa startowa maks.	— 48 578 (52 210 kg)
masa użyteczna maks.	— 5 000 (5 220) kg
liczba miejsc w kabinie	— 36 (44)
prędkość przelotowa	— 725 (765) km/h
pułap przelotowy	— 10 700 (11 600) m
zasięg z obc.	— 2 820 km

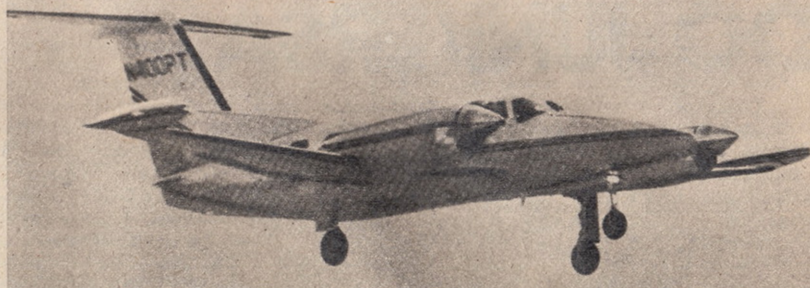
1.





Na zdjęciu: Prototyp Comet 01 (G-ALVG). Na rysunku: Seryjny Comet 1. Rys.: J. Malejko



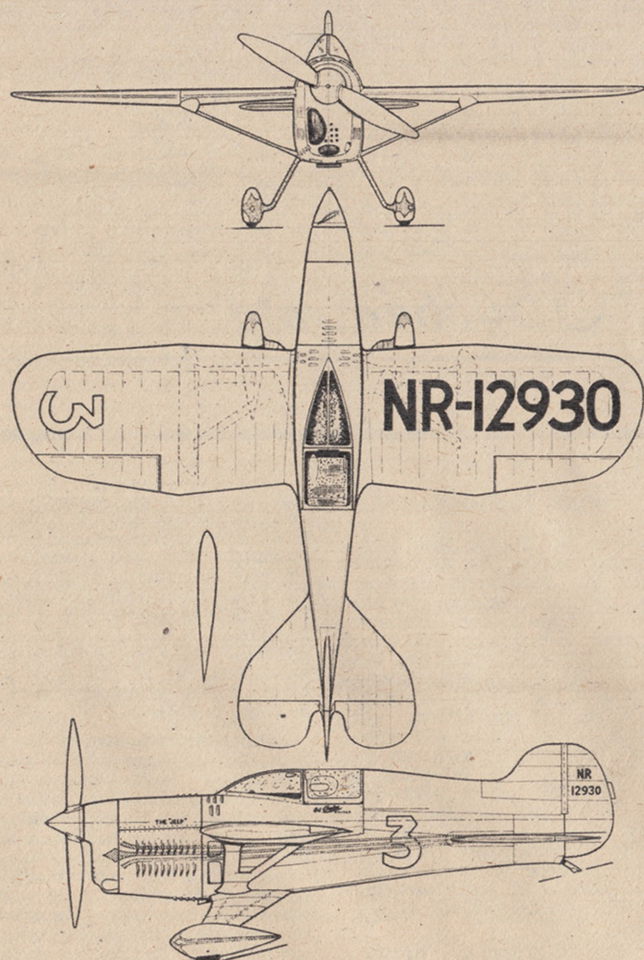


SAMOLOT DYSPOZYCYJNY PIPER CHEYENNE IV

Wytwórnia Piper Aircraft Corp. (USA) opracowała turbinowośmigłowy samolot dyspozycyjny Piper Cheyenne IV, stanowiący nową pozycję w klasie lekkich samolotów 6-8-miejscowych. Pod względem koncepcji płatowca jest on podobny do Cheyenne III. Zastosowano jednak nowy silnik o większej mocy, z dużymi wolnoobrotowymi śmigłami. Ze względu na wyższe osiągi i obciążenia przekonstruowano kadłub, wzmacniając go i zmieniając wyposażenie pokładowe. Zastosowano nowe podwozie i integralne zbiorniki w zewn. częściach skrzydeł oraz nowe, bardziej opływowe i krótsze gondole silnikowe. Samolot ten stanowi kombinację dobrych osiągów, zasięgu, komfortu, ekonomiki paliwa i możliwości korzystania z małych lotnisk. Nie przewiduje się, by miał on zastąpić Cheyenne III, ponieważ obydwa typy oferują użytkownikom większe możliwości zaspokojenia ich potrzeb.

Cheyenne IV zbudowano w układzie konwencjonalnym, wolnonośnego dolnopłata z gondolami silnikowymi na skrzydle, z usterzeniami typu T, z bardzo wysokim usterzeniem kierunku oraz statecznikowymi płetwami na wierzchu i spodzie kadłuba. Podwozie 3-kołowe z przednim kółkiem i pojedynczymi kołami, wciągane w locie. Konstrukcja całkowicie metalowa typu fail safe. Skrzydło o obrysie 2-trapezowym, 3-dźwigarowe, z klapami i lotkami. Napęd 2 silnikami Garrett TPE 331-14A-14B o mocy 735 kW każdy, napędzające 4-łopatowe śmigła Dowty Rotol z kompozytów, o przeciwnym kierunku obrotów. Pojemność paliwa w skrzydłach i zbiornikach końcowych 1 552 dm³. Cena samolotu 1,6—1,8 mln dolarów. Bagażniki: w przodzie kadłuba 0,48 m³ oraz w tyle — 0,88 m³. Certyfikacja i dostawy przewidywane w 1984. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 14,53 m, długość — 12,23 m, wysokość — 5 m, pow. skrzydła — 27,22 m², wydłużenie — 7,82, baza podwozia — 3,23 m, rozstaw kół — 5,72 m, średnica śmigła — 2,7 m. **Masy:** max. masa do startu — 5 420 kg, max. masa do lądowania — 4 540 kg, standardowa masa ładunku użytecznego — 2 261 kg, masa ładunku w kabinie — 835 kg. **Osiągi:** prędkość podróżna na wys. 7 260—12 500 m — 650—486 km/h, wznoszenie — 17,3 m/s, na 1 silniku — 4,98 m/s, zasięg przy 8 pasażerach — 2 616 km, przy 4 — 3 630 km, długość pasa startowego — 884 m.



SAMOLOT WYŚCIGOWY CHESTER JEEP

Jednomiejscowy samolot konstrukcji Arthura Chestera z USA z 1936. A. Chester latał od 1921 w cyrku powietrznym, a następnie wyłącznie na wyścigach. W 1933 zwyciężył na Chesterze Specialu z silnikiem o mocy 136 kW uzyskując prędkość 247,6 km/h, a w 1934 — 370 km/h. Po przeglądzie technicznym i przemalowaniu w 1936 samolot otrzymał nazwę Jeep. Jego seria zwycięstw wiąże się z prędkościami wzrastającymi od 380 km/h — rekordowej w 1935 uzyskanej na ogólnoamerykańskich wyścigach w Miami — aż do 405 km/h, rozwiniętej na wyścigach w St. Louis w 1937. Przez 5 lat Jeep zdobył nagrody w wysokości 30 000 dol, czyli po 520 dol za godzinę lotu. W 1938 Jeep został zastąpiony nowym Chesterem Specialem, nazwanym Goon.

W latach 1939—45 samolot był używany w różnych imprezach, by we wrześniu 1946 wystartować w wyścigach w Cleveland. Latał jeszcze w 1947. W 1978 Jeep przechodził odnowę z przeznaczeniem do zbiorów muzeum stowarzyszenia miłośników samolotów eksperymentalnych EAA. Należy do najsłynniejszych samolotów USA.

Konstruktor i pilot A. Chester był przewodniczącym stowarzyszenia zawodowych pilotów wyścigowych, aż do śmiertelnego wypadku w styczniu 1949, w wieku 50 lat.

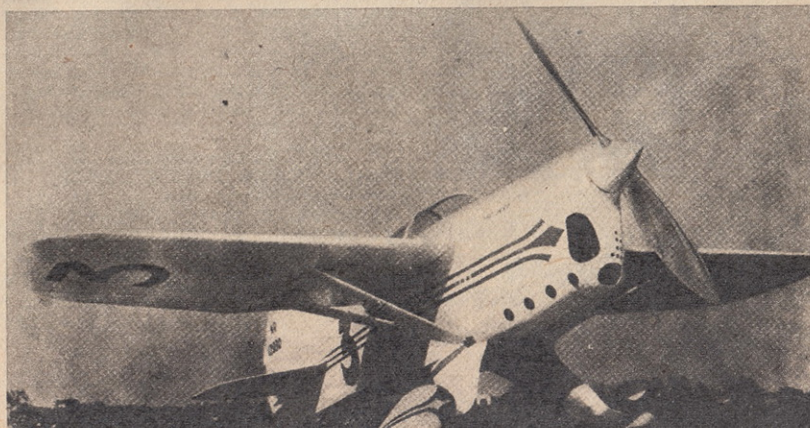
Wyścigi odbywały się zwykle wokół 4 masztów po 7,6 m wyznaczających kwadrat o bokach 3,2 km. Wysokość lotu rzadko przekraczała 9 m. Samoloty wyścigowe musiały mieć rejestrację państwową oraz spełniać dodatkowe wymagania bezpieczeństwa w niskich lotach przed publicznością (widoczność), a piloci wykazać się co najmniej 500 h lotu samodzielnego lub 200 h + 30 h na samolocie startującym w wyścigu.

Konstrukcja mieszana. Profil płata — Chester, dwuwypukły.

Silnik Menasco C4-S o mocy 147,2 kW (200 KM) przy 2 850 obr/min. Śmigło dwułopatowe.

Malowanie (1936): cały samolot kremowy z ciemnozielonymi ozdobami. Znaki rejestracyjne — czarne. Cyfra „3" złota w czarnej obwódce. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 5,08 m, długość — 4,57 m, wysokość — 1,75 m. **Masy:** własna — 347 kg, całkowita max. 522 kg. **Osiągi:** prędkość max. 405 km/h, prędkość lądowania — 154 km/h, zasięg — 525 km.



Z BUCHENWALDU DO JUNKERSA

W wydanej ostatnio książce E. Polaka „Dziennik buchenwaldzki" znaleźć można wiele interesujących informacji na temat zatrudniania więźniów hitlerowskich obozów koncentracyjnych w niemieckich zakładach przemysłu lotniczego, a także przy rozbudowie i wznoszeniu nowych fabryk. Ponieważ informacje te są rozsiane po całej książce, zebrałem je w jednym krótkim opracowaniu, uzupełniając dla większej przejrzystości szkicem.

Z niewolniczej pracy korzystały następujące wytwórnie samolotów, silników lotniczych i przyrządów pokładowych: Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G., Ernst Heinkel A.G., Siebel Flugzeugwerke K.G., Erla Maschinenwerk G.m.b.H., Bayerische Motoren Werke G.m.b.H., Askania-Werke A.G. Na potrzeby tych przedsiębiorstw zorganizowano w Konzentrazionslager Buchenwald w ciągu 1944—1945 ogółem 16 tzw. komenderówek — jakkolwiek nie wszystkie spośród nich istniały równocześnie.

W I kwartale 1944 powstały 4 takie podobozy, mieszczące ok. 800 więźniów, w połowie roku było ich 6, ale liczba więźniów wzrosła w nich już dwukrotnie, zaś w III kwartale — 12 z 4,5 tysiącami więźniów. Przełom lat 1944/45 był okresem największego zatrudnienia: w 14 podobozach było 7,5 tys. więźniów. Na początku II kwartału 1945 funkcjonowało jeszcze 8 podobozów z 2,5 tys. więźniów. (W wykazie tym pominięto znane jako Dora zakłady Mittelbau, gdyż zajmowały się one produkcją „broni odwetowych", a nie lotniczą, wprędce też tamtejsze obozy zostały organizacyjnie całkowicie wyodrębnione z Buchenwaldu).

Pierwszą mającą pracować na potrzeby lotnictwa była komenderówka do Hadmersleben w pobliżu Magdeburga (otrzymała ona kryptonim „Hans"), gdzie w ramach decentralizacji przemysłu lotniczego przystąpiono w marcu 1944 do budowy nowej fabryki samolotów Junkersa. Do końca roku pracowało tam ok. 800 więźniów, których część przeniesiono z początkiem 1945 na sąsiedni plac budowy w Westeregeln, gdzie doczekali wyzwolenia w kwietniu 1945.

Koncern Junkersa miał się stać największym „odbiorcą" Buchenwaldu. Na jego potrzeby sformowano ogółem aż 10 podobozów. W kilku z nich więźniowie pracowali bezpośrednio przy produkcji samolotów: w Schönebeck (kryptonim „Julius"), również koło Magdeburga — 300, a następnie nawet 1 500 ludzi, przez okrągły rok, od marca 1944 do końca marca 1945; w Halberstadt — od 200 do 400 ludzi, również przez rok, od kwietnia 1944 poczynając; w głównym zakładzie Junkersa w Dessau — 50 ludzi przez 3 miesiące od lipca 1944 począwszy; w Aschersleben 600, a ostatnio 425 ludzi, od sierpnia 1944 do wyzwolenia; wreszcie w Leopoldshall (obecnie dzielnica Stassfurtu) — 150 ludzi od początku 1945, do wyzwolenia.

Trzy podobozy związane były z produkcją silników: Niederorschel w pobliżu Mühlhausen, gdzie przebywało we wrześniu 1944 ponad 100, na przełomie roku 1944/45 — 650, a przed wyzwoleniem 425 więźniów; w powstałych pod koniec października 1944 dwóch podobozach — w samym Mühlhausen (kryptonim „Martha"), początkowo dla 300, potem dla 570 więźniów i w Langensalza, gdzie pomieszczono 1 300, a przejściowo nawet 1 450 więźniów. Obozy te funkcjonowały aż do ich wyzwolenia.

Z półdarmowej pracy więźniów korzystały w dużym rozmiarze zakłady Erla, w których do końca wojny wyprodukowano m. in. 12 000 Me-109. Z końcem marca 1944 przeniesiono do podobozu usytuowanego w dzielnicy Lipska zwanej Heiterblick (jakby dla ironii — „pogodny widok") 200 więźniów. Stał się on największym „lotniczym" podobozem Buchenwaldu licząc w marcu 1944 aż 1 900 więźniów. Niemniej szybko rozrastał się podobóz założony w dzielnicy Thekla (kryptonim „Emil") koło lotniska Mockau — od 100 do 1 450 więźniów (to tam właśnie miał miejsce 18 kwietnia akt wyjątkowego barbarzyństwa. SS-mani zamknęli w jednym z baraków 330 więźniów, a następnie oblali go benzyną i podpalili; zdołało się uratować tylko ok. 70 więźniów!).

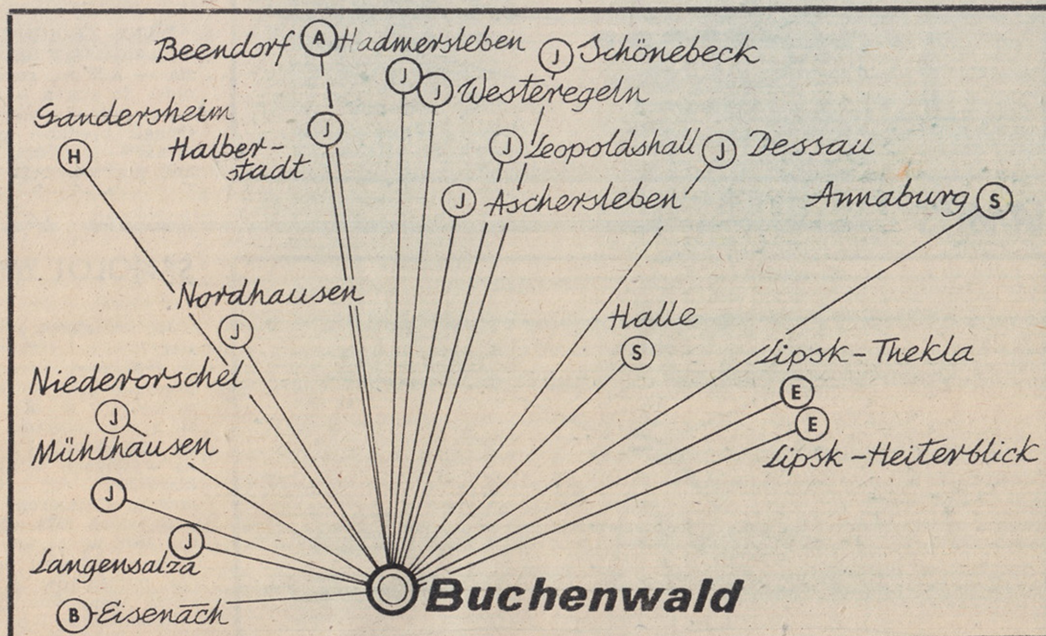
Historia komenderówki Halle może być natomiast przykładem wyniszczenia więźniów przez pracę. W produkujących płaty do Junkersów-88 zakładach Siebel pracowało w sierpniu 1 000 więźniów, na przełomie lat 1944 45 pozostało ich 630, a w momencie likwidacji podobozu w lutym 1945 było ich tylko 168. Pozostali bądź zmarli wskutek nieludzkich warunków, bądź też odesłani zostali z powrotem do Buchenwaldu w stanie skrajnego wyczerpania, jako nie nadający się do pracy. Dla filii Siebla w Annaburgu niedaleko Torgau utworzono z początkiem 1945 niewielki podobóz dla 100 więźniów, który istniał do końca marca.

W Bad Gandersheim, u zachodnich wylotów gór Harzu, powstała pod koniec wojny fabryka Heinkla. Od października 1944 aż do wyzwolenia istniał tam podobóz dla 200, a pod koniec nawet 500 więźniów. Długą historię ma podobóz przy fabryce BMW w Eisenach (kryptonim „Emma"), gdzie pracowało początkowo 200, a po roku, w marcu 1945 ponad 400 więźniów. Krócej istniał obóz w Beendorf koło Helmsted, który powstał w marcu 1944 dla zakładów przyrządów pokładowych Askania, gdy Niemcy przystąpili do realizacji tzw. Jägerprogramm — programu budowy samolotów myśliwskich — a zlikwidowany został z początkiem 1945.

Nie gardziła niewolniczą pracą także i sama Luftwaffe. Od lipca do października 1944 Fliegerhorst-Kommandantur bazy lotniczej w Nordhausen zatrudniała 100, a potem nawet 300 więźniów.

Wszystkie podane tutaj dane dotyczą tylko jednego spośród 19 głównych, a więc mających swe filie, hitlerowskich obozów koncentracyjnych. Na temat innych brak jest tak szczegółowych informacji, nie ulega jednak wątpliwości, że podane wyżej liczby należałoby zmultiplikować. Wątpię bowiem bardzo, czy znalazłaby się choć jedna niemiecka firma lotnicza, na której nie ciążyłoby odium powiązań z nieludzkim systemem hitlerowskich obozów zagłady.

RAJMUND SZUBAŃSKI



Oznaczenia na rysunku:
A — Askania
B — BMW
E — Erla
H — Heinkel
J — Junkers
S — Siebel

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH



FELIKS GAŁĄZKA

Urodził się 26 marca 1921 w Jachcicach pow. Inowrocław. Szkołę powszechną ukończył w 1936 w Inowrocławiu. Pierwsze modele lotnicze zaczął budować w modelarni Koła LOPP w Inowrocławiu. Niezależnie od podjętej pracy w cukrowni w Żninie, w 1938 uczęszczał na kurs szybowcowy w Kole Szybowcowym LOPP Inowrocław. Po wykonaniu na szybowcu Wrona-bis 29 lotów (u instr. pil. Bolesława Gallusa) uzyskał latem 1938 kategorię A i B pilota szybowcowego. W czerwcu 1939 przebywał na obozie szybowcowym w Ustianowej, gdzie u instr. pil. Jana Gładysza uzyskał kat. C pilota szybowcowego (odznaka nr 1408).

Z chwilą zorganizowania w Grudziądzu Szkoły Pilotów LOPP, od czerwca do końca sierpnia 1939 szkolił się na samolotach RWD-8 w grupie u instr. pil. Tadeusza Kulpy. Szkołę Pilotów ukończył z 21 lokatą (na 54 wyszkolonych pilotów). Podczas okupacji został wysłany na roboty przymusowe do Magdeburga w Niemczech.

Po powrocie w 1946 do Inowrocławia, rozpoczął pracę w Aeroklubie Kujawskim. We Wrocławiu ukończył samolotowy kurs instruktorski, po którym wraz z Franciszkiem Rutkowskim rozpoczął pracę jako instruktor w aeroklubie. W końcu 1949 pod kierownictwem instr. pil. Józefa Dankowskiego ukończył kurs szybowcowy lotów wleczonych za samolotem. W sierpniu 1950 uzyskał srebrną odznakę szybowcową (nr 354). Uprawnienia instruktora szybowcowego otrzymał 18 września 1951. W latach 1952—1955 brał udział w akcjach opylania lasów. Od połowy 1953 latał także jako pilot sanitarny. Równocześnie uzupełniał kwalifikacje lotnicze. Uprawnienia pilota szybowcowego II klasy otrzymał w lipcu 1951 i samolotowego II klasy w marcu 1952.

W 1954 uzyskał wszystkie warunki i 17 grudnia 1954 otrzymał złotą odznakę szybowcową (nr 110). W maju 1956 otrzymał uprawnienia instruktora sportowego II klasy, a w lipcu 1956 — do wykonywania lotów z wyrzucaniem skoczków spadochronowych. Po reaktywowaniu w 1957 Aeroklubu Grudziądzkiego pełnił w nim obowiązki szefa wyszkolenia i brał bezpośredni udział w szkoleniu pilotów, kandydatów do OSL oraz instruktorów samolotowych. W 1958 uzyskał uprawnienia pilota samolotowego i szybowcowego I klasy.

1 lipca 1959 przeszedł do pracy w ZRLiLK na stanowisko zawiadowcy lotniska w Grudziądzu, a od 1970 w Lisich Kątach k. Grudziądza. Na tym stanowisku pracował do chwili przejścia na emeryturę w końcu 1981. Jako pilot uczestniczył w wielu pokazach lotniczych. Na samolotach wylatał łącznie 3 400 godzin, a na szybowcach 450 godzin. Za swą długoletnią pracę w lotnictwie otrzymał szereg nagród i wyróżnień. Ma Złoty Krzyż Zasługi oraz odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. **(R. Mech)**

ZNAKI ROZPOZNAWCZE (57)

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

FILIPINY • CHINY AUSTRALIA

Zagrożenie ze strony Japonii w 1941 spowodowało, iż Filipiny zaczęły tworzyć własną siłę zbrojną, początkowo w oparciu o stacjonujące tam jednostki amerykańskie. Utworzono Korpus Lotnictwa Armii Filipin (PAAC), którego podstawowym sprzętem były samoloty Boeing P-26A i Stearman PT-17. Pierwsza forma znaku rozpoznawczego składała się z białego rombu, w centrum którego umieszczono romb o mniejszych wymiarach w barwie ciemnoniebieskiej (takie znaki malowano na samolotach Stearman PT-17 przeznaczonych do szkolenia). Na samolotach myśliwskich P-26 znaki uzupełniono jasnoniebieską obwódką dookoła pola białego. Znaki malowano na kadłubie oraz na dolnej i górnej powierzchni płatów. Taką formę znaków używano do chwili zajęcia Filipin przez Japonię oraz po ich wyzwoleniu, przy czym w 1946 dokonano modyfikacji znaków.

Chiny używały w okresie walki z Japonią znaków rozpoznawczych Kuomintangu (słońce o dwunastu promieniach w kolorze białym, malowane na jasnoniebieskim tle oraz układ pasów w barwach białej i niebieskiej (też 12) malowanych na sterze kierunku). Od końca 1939 zaczęto rezygnować z malowania pasów na sterach, pozostawiając jedynie słońca na płatach. Obok zasadniczej formy znaku stosowano znaki uproszczone: białe słońca malowano bezpośrednio na tle malowania ochronnego, bez niebieskiego podkładu (np. na samolotach Gloster Gladiator). Obok takich znaków nadal niektóre regiony używały znaków podkreślających ich odrębność. Przykładem mogą być znaki prowincji Kanton, w których promienie słońca malowano na czerwonym okręgu. Znaki te jednak stosowano sporadycznie, bowiem w locie stawały się podobne do znaków Japonii.

PLANSZA

1 — Boeing P-26A lotnictwa Filipin, utworzonego w końcu 1941.

2 — Podstawowe proporcje znaku rozpoznawczego Filipin, wprowadzonego w końcu 1941.

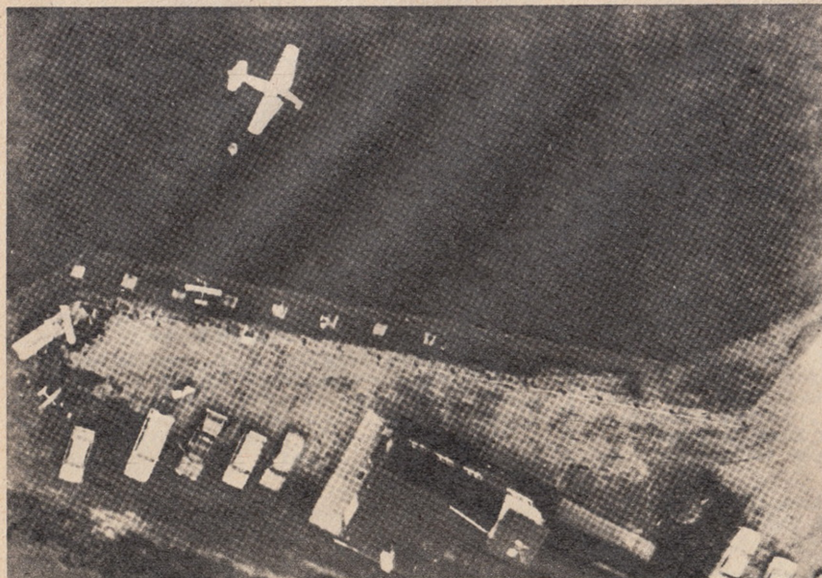
3 — Curtiss P 40B należący do Grupy Ochotników Amerykańskich (AFV) walczących w Chinach. Samoloty miały chińskie znaki rozpoznawcze, malowane jedynie na płatach.

4 — Samolot I-16 lotnictwa chińskiego, zakupiony ze składem mieszkańców prowincji Sinkiang, jest przykładem stosowania pasów na sterze kierunku w okresie 1938—1941.

5, 5a, 5b — Odmiany znaków rozpoznawczych Chin stosowanych w okresie 1938—1945.

6 — Ca-13 Boomerang z 4 dywizjonu Królewskich Sił Lotniczych Australii (RAAF), z typowymi znakami rozpoznawczymi używanymi od 1942 oraz z elementami szybkiej identyfikacji na krawędzi natarcia płatów i usterzeniu. Samolot działał w 1943 z lotniska Tsili-Tsili na Nowej Gwinei.





A potem, to już sama przyjemność i latania, i fotografowania!

Na zdjęciu wykonanym z lecącego radiomodelu o rozpiętości ok. 2 m z silnikiem 15 cm³ aparatem Nikon EL — lotnisko modelarskie w RFN, nad którym przelatuje makieta Zlina. Masa aparatury fotograficznej — 1,5 kg.

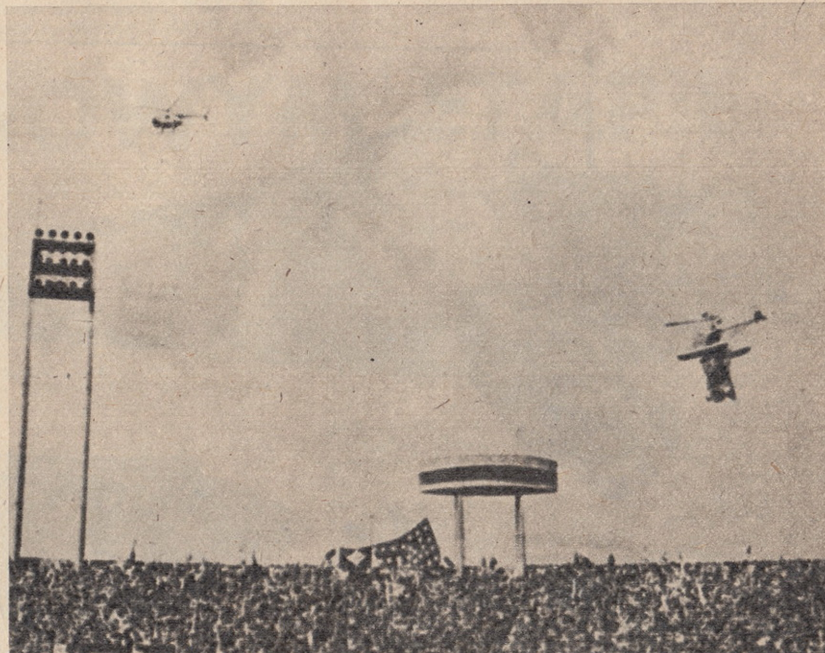
MODELE NA STADIONIE

ABA, to stowarzyszenie modelarzy brazylijskich: Associacao Brasileira de Aeromodelismo. Taką samą nazwę nosi miesięcznik przez nie wydawany.

Jedną z ciekawszych form popularyzujących modelarstwo są wielkie pokazy na stadionie Morumby w Sao Paulo, jakie ogląda nawet ok. 140 000 widzów. Biorą w nim udział modele na uwięzi, radiomodele akrobacyjne oraz radiomodele śmigłowców. Pokazy przeprowadza specjalny zespół modelarzy, a jego członkowie są ubrani w jednolite czarno-pomarańczowe stroje.

Pokazy są organizowane w przerwach pomiędzy meczami piłki nożnej, podczas mistrzostw lekkoatletycznych itd.

Po pokazach do organizatorów zawsze zgłasza się wiele osób, zwłaszcza młodzieży. Dodajmy przy okazji, że w Sao Paulo jest duże skupisko Polaków.



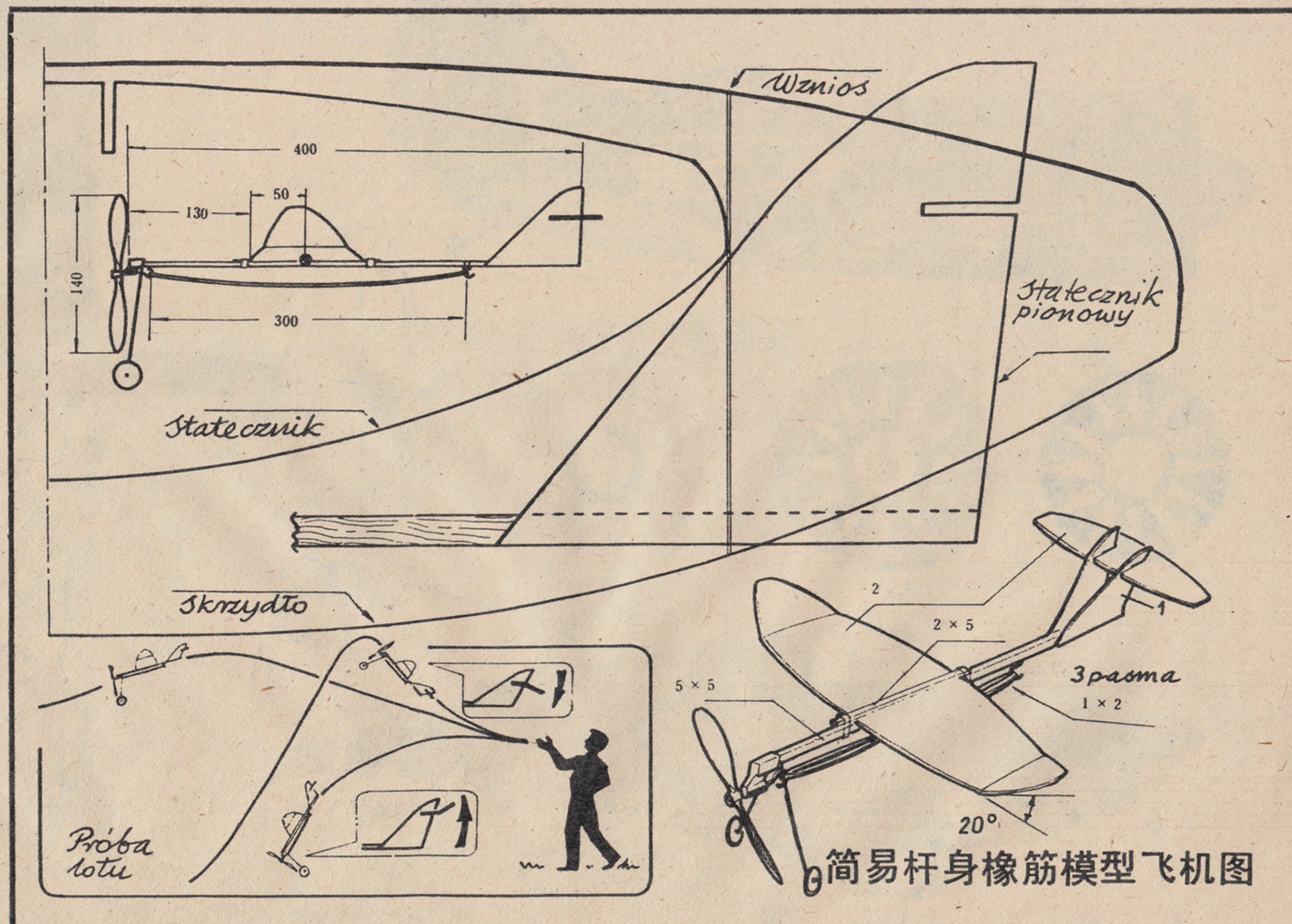
JAK SIĘ FOTOGRAFUJE Z POKŁADU MODELU?

W wielu czasopismach modelarskich Europy Zachodniej i USA pojawiły się w ostatnich latach opisy radiomodeli do zdjęć z powietrza, ich wyposażenie fotograficzne, wykonywane zdjęcia... I oto w końcu 1983 w jednym z najpoczytniejszych miesięczników modelarskich RFN ukazał się artykuł pod znamiennym tytułem: Fotolot od strony prawnej. Jego autor zadał sobie trud zbadania legalnej drogi do uzyskania zezwolenia na modelarskie zdjęcia z powietrza. Sprawa o tyle ciekawa, że podobnie jest wszędzie na świecie.

Pokrótce wygląda to tak. Składa się opłacone podanie u władz nadzoru lotniczego i dołącza: policyjne świadectwo moralności, zdjęcie legitymacyjne, kopię metryki urodzenia, cel i zakres fotografowania, opis terenu oraz obiektów i — otrzymuje zezwolenie na rok. Ale... w instrukcji do zezwolenia są wymienione warunki: należy dostarczyć 2 odbitki stykowe zdjęć do cenzury władz nadzoru lotniczego, 2 następne odbitki nakleić na arkusz A4 i ponumerować, zrobić odbitkę stykową całej błony fotograficznej i podać jej nr archiwalny, dokładnie opisać obiekty i teren na zdjęciu, błony i diapozytywy złożyć do cenzury, materiał fotograficzny do chwili otrzymania zezwolenia trzymać w zamknięciu, przed otrzymaniem zezwolenia nie wolno przekazywać zdjęć osobom trzecim (tzn. poza fotografem i urzędem), zdjęcia nie dopuszczone przez cenzurę należy zniszczyć (negatywy i odbitki). Łącznie kosztuje to ok. 30 dolarów.

MAŁA HALOWA GUMÓWKA JAPOŃSKA

W serii najprostszych modeli dla początkujących i najmłodszych modelarzy pokazujemy małą halową gumówkę japońską o rozpiętości 200 mm. Konstruktorem jest S. Nonaka, znany z mistrzostw świata. Konstrukcja balsowa, sosnowo-balsowa lub sosna — tektura plastykowa. Wymiary w mm.



ŻYCZLIWOŚĆ

Trudno dziś podobno, a przynajmniej coraz trudniej, o ludzką wzajemną życzliwość. Tak by może się i wydawało... ale to nieprawda. Właśnie tak. Otóż wśród setek nadchodzących do redakcji listów — wiele świadczy o życzliwości jednego (młodego lub starszego) człowieka dla drugiego. O bezinteresowności, kulturze i delikatności.

Nasz Czytelnik, Tadeusz Niewiadomski z Łodzi, zainspirowany artykułem pt. „W Warcie" zamieszczonym w 25 numerze „Skrzydlatej" z br., przysłał do nas list z prośbą, aby mu ułatwić przekazanie Muzeum Miasta i Rzeki Warty będącej w jego posiadaniu książki pt. „Na RWD-5 przez Atlantyk", napisanej przez kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego, a wydanej w roku 1934 przez Aeroklub RP. Niezależnie od pięknego opisu przygotowań do lotu, samego jego przebiegu oraz powrotu do Ojczyzny, są tam 23 zdjęcia przedstawiające kpt. Skarżyńskiego i jego samolot, mapki z sytuacją meteorologiczną oraz mapa, którą podczas przelotu posługiwał się Stanisław Skarżyński, wraz z jego notatkami.

Niewątpliwie — taka książka to cenny rarytas. Nie każdy by się zdobył na to, aby go się pozbyć, choćby w tak szlachetnym celu. A jednak!

List otrzymał w redakcji autor wyżej wspomnianego artykułu, nasz młody kolega red. Piotr Górski, który skontaktował się z p. Niewiadomskim, kierując go wraz z jego cenną książką pod właściwy adres w Warcie. Dar jego przyjęto tam z podziękowaniem i wdzięcznością i jest on teraz jednym z eksponatów Muzeum.

Cieszymy się z takiego obrotu sprawy, wyrażając uznanie p. Niewiadomskiemu. Powie on pewnie: Drobiazg, panowie! Ej, chyba nie. To ta właśnie życzliwość, piękny jej przejaw, jak również skromność.

Teraz fragment innego listu, nadesłanego do redakcji z Nowego Targu przez nieprzeciętnego człowieka. Pisze do „Skrzydlatej" sławny pilot lotniowy, Józef Gigoń:

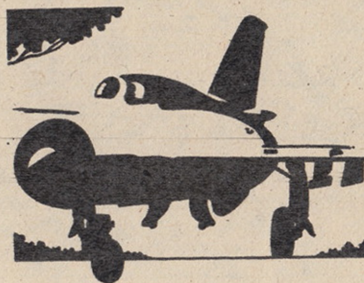
„Serdecznie dziękuję za przyznanie mi tak zaszczytnego wyróżnienia jakim są Błękitne Skrzydła. Wyróżnienie to jest dla mnie wielką nagrodą za olbrzymi jak na moje warunki wysiłek, jaki włożyłem w rozwój lotniarstwa w naszym kraju. Pozdrawiam Was i życzę dalszej, owocnej, pracy!".

Życzymy Panu z całego serca zdrowia, żelaznej kondycji psychicznej i fizycznej. Zaś za list do nas — dziękujemy.

Na koniec — sprawa z gatunku tzw. kontrowersyjnych. Chodzi mianowicie o to, że wielu Czytelników uważa, iż w „Skrzydlatej" jest nadmiernie rozbudowana tematyka lotnictwa wojskowego (historia i dzień dzisiejszy), wielu zaś twierdzi... odwrotnie, jak np. Robert Michulec z Gdyni Chylonii czy Sławomir Bąkowski z Poznania. Proszą oni, aby dział ten rozbudować. Sławomir np. chce być w przyszłości pilotem wojskowym i już dziś chętnie by dowiedział się o wszystkim, co go czeka na drodze do upragnionego celu. Takich jak on jest wielu. I to właściwie nic dziwnego, jesteśmy przecież podobno narodem o specjalnych predyspozycjach do lotnictwa.

Trudno to wszystko pogodzić, na jednych skromnych 16 stronach naszego czasopisma. I tak staramy się przecież dawać dużo artykułów o tematyce lotnictwa wojskowego. Może, gdy nam się w przyszłości uda wrócić do 24 stron (jak dawniej) — sprawa będzie ułatwiona.

(z)



Rys. W. Fuglewicz

KORESPONDENCJE

NA PRZEKÓR AURZE

27 listopada ub. r. barometr w Krakowie wskazał rzadko spotykaną skalę niskiego ciśnienia, a mianowicie 705 mmHg. Od samego rana siąpił raz mocniej raz słabiej deszcz. Mimo takiej pogody odbyły się I Zawody Modeli Rakiet o mistrzostwo Szczepu Lotniczego „Słoneczne Drogi" 19 KLDH na Błoniach Krakowskich. Startowało 17 harcerek i harcerzy, mając do dyspozycji 22 rakiety w klasach S3B, S6B i S3A. Zwyciężyły w zawodach harcerki. Zastęp „Sowy" indywidualnie i drużynowo z drużyny „Wietrzne Mgławice" w składzie: Katarzyna Spodniewska, Marta Oszczypko i Sabina Bugajska. Pod kierunkiem harcmistrzów: Tadeusza Kasprzyckiego, Kazimierza Dziedzica i Andrzeja Marszałka zawody przebiegały sprawnie. Dzięki zaś obecności instruktorów modelarstwa rakietowego z Aeroklubu Krakowskiego — Kołodziejczyka i Sobotty harcerze zdobyli 11 licencji młodzika i 1 licencję seniora.

Harcerze i harcerki 19 KLDH rozegrali na przekór aurze swe zawody, mimo że rakiety osiągając wysokość ginęły z oczu w niskim pułapie chmur, a potem znoszone przez wiatr kończyły żywot na gałęziach wysokich drzew Parku Jordana. Mokły także spadochroniki i trzeba je było własnym ciepłem osuszać. Takie i inne przygody związane z zawodami pozostaną pięknym przeżyciem, które w przyszłości zaowocuje w postaci konstruktorów czy kosmonautów. Dużym dopingiem i satysfakcją dla harcerzy była obecność samego druha komendanta Hufca Kraków — Krowodrza hm PL Zbigniewa Sabińskiego.

pwd o. Dominik Orczykowski HO

KLUB ISKRA

Robert Brytan, ul. Świerczewskiego 4/10, 96-100 Skierniewice, poszukuje dwóch numerów „Skrzydlatej Polski", w których ukazały się odcinki cyklu „Godło i barwa w lotnictwie": nr odcinka 31 i 37.

Lech Namiotko, Szczepki 13, 16-304 Nowinka, poszukuje książki V. Nemečka, A. Morgały, A. Glassa i innych autorów lotniczych. Poszukuje także zeszytów TBiU oraz pozycji 3, 4, 6, 9 i 12 z Biblioteczki „Skrzydlatej Polski". W zamian odda pozycje 8, 10, 13—16 z Biblioteczki „Skrzydlatej Polski", luźne numery TBiU, „Modelarza", „Skrzydlatej Polski", „Planów Modelarskich", „Młodego Technika", „Żołnierza Polskiego", książki z zakresu science fiction, około 250 tomików „Żółtego Tygrysa" i wiele innych ciekawych, lub zapłaci gotówką.

Andrzej Fiett, ul. Czerwonego Krzyża 6 m. 16, 00-377 Warszawa, za zeszyty z serii TBiU: 48 (I-16), 58 (Spitfire) i 69 (Mustang) oferuje książkę Jerzego Pawlaka „Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939" (nr 14 Biblioteczki „Skrzydlatej Polski"). Poza tym kupi numery „Skrzydlatej Polski" od n-ru 36 z 1974 r. do nr 17 z 1975 r.

Bogusław Czyżyński, ul. Pocztowa 10 m. 16, 70-360 Szczecin, poszukuje egzemplarzy „Małego Modelarza": 1/57, 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11/58, 2, 3, 6, 10/59, 10/61, 2, 4, 6, 9/62, 6/63, 7, 10/64. Do wymiany ma 120 egzemplarzy „Małego Modelarza" z lat 1961—1983.

Paweł Kafel, 38-455 Wrocanka 148, woj. Krosno poszukuje pozycji z Biblioteczki „Skrzydlatej Polski": 4, 9—12, 14 oraz TBiU nr 2, 5, 17, 19, 20, 22, 23, 25, 31, 69 i 89. W zamian oferuje TBiU nr 79, 85, 87, numery „Małego Modelarza": 8—9/79, 7—8/80, 9/81, 1/82, 5/82, 7/82, 9/82, 1/83, 3/83 oraz „Plany Modelarskie" z samolotem Defiant i krążownikiem De Grasse.

Dariusz Gackowski, ul. Podchorążych 30/41, 85-677 Bydgoszcz, poszukuje niesklejonych modeli samolotów w skali 1:72, zeszytów TBiU: 4, 10, 13, 17, 19, 22, 25, 29, 32, 35, 38, 40, 42, 52, 54, 55, 69 i 72, pozycji 1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 11 z Biblioteczki „Skrzydlatej Polski" oraz numerów „Skrzydlatej Polski": 50/71, 8/81, 25/82, 19, 22 i 23/83. Zapłaci gotówką.

Zbigniew Zgodzień, 38-710 Czarna, woj. Krosno, poszukuje V. Nemečka „Samoloty II wojny światowej", „Samoloty bojowe świata", „Samoloty bojowe 1910—1967", „Bitwy morskie" I oraz II wojny światowej na morzu i innych. W zamian odda numery: „Morza" 50 sztuk, „Modelarza" 40, „Małego Modelarza" 30, „Skrzydlatej Polski" 200, zeszyty TBiU 40 sztuk, „Żółtego Tygrysa" 200, oraz książki: „Transatlantyki", „1000 słów o modelarstwie", „Skrzydlate wspomnienia" lub zapłaci gotówką.

Zbigniew Szczeciak, ul. Kolejowa 5, Radwanice, 52-066 Wrocław 5, poszukuje tomików 6, 9, 10, 11, 12, 14 z Biblioteczki „Skrzydlatej Polski" oraz L+k 24 i 25/82. Za to oferuje wiele numerów TBiU, „Małego Modelarza", miniatury morskie i lotnicze lub zapłaci gotówką. Nawiąże korespondencję z interesującymi się lotnictwem.

Henryk Bienias, skrytka pocztowa 86, Warszawa 86, poszukuje następujących tomików Biblioteczki „Skrzydlatej Polski": 4, 6, 7, 10, 11, 12 i 13.

Eugeniusz A. Frączek ul. Krucza 12/32, 44-100 Gliwice, odsprzeda plany samolotów z lat II wojny światowej oraz książki do nauki karate. Warunkiem otrzymania wykazu jest przesłanie znaczka wraz z kopertą.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię plany modelarskie samolotów Hawker Tempest MkV w skali 1:9. Grażyna Rowińska, ul. Różana 3/9, 74-320 Barlinek. (ogł. nr 90)

Rocznik 1966 „Skrzydlatej Polski", luźne numery „Modelarza" z lat 55, 57, 59, 65, 66, 68, 69, 70 **odstąpię** za czasopisma zachodnie o tematyce lotniczej i lotniarskiej. Ryszard Brygider, ul. Chabrów 55/5, 45-221 Opole. (ogł. nr 91)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. — Piotr Górski, kierownicy działów — Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 zł, rocznie — 1040 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.

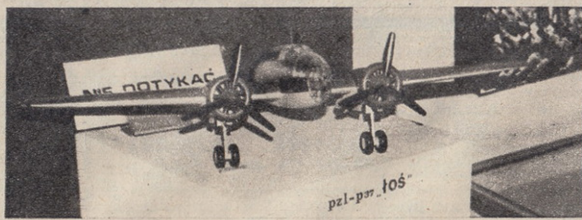
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. **Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.**

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na pisemne zamówienie prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30). Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Skład: Dom Słowa Polskiego, Warszawa, ul. Miedziana 11. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 2.I.1984 r. Zam. 5270. M-106. PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37306

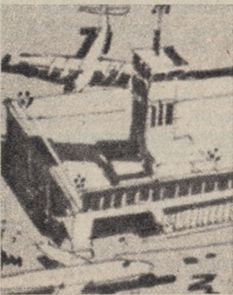




OD ŁOSIA DO AEROBUSU

W środku Mielca, w Robotniczym Centrum Kultury, znajduje się Izba Tradycji i Perspektyw WSK PZL-Mielec, będąca rodzajem muzeum zakładu i miasta. Kustoszem tej placówki, która zgromadziła ponad 5 000 eksponatów (w tym 40 modeli samolotów), jest mgr W. Witek. Założycielem i pierwszym kierownikiem ówczesnego Muzeum Zakładowego był E. Toczek. W Izbie znajdują się m.in. pamiątki po braciach Działowskich — prekursorach lotnictwa na tym terenie. W ostatnich latach Izbę zwiedza średnio ok. 17 000 osób rocznie.

Na zdjęciach: modele pierwszego wyprodukowanego w zakładach samolotu Łoś oraz aerobusu Il-86, do którego WSK PZL-Mielec wytwarza podzespoły. Izbę można zwiedzać po południu, z wyjątkiem niedziel i poniedziałków. (BW)



MIGACZ

W Polsce skierowano do produkcji tyrystorowe urządzenie zasilające światła migające (4 lampy ostrzegawcze po 2 000 W; 25 błysków/min), opracowane w Instytucie Łączności. Służy ono do oświetlenia ostrzegawczego różnych naziemnych przeszkód lotniczych i nie było dotąd wytwarzane w kraju. Spełniają wymagania ICAO.

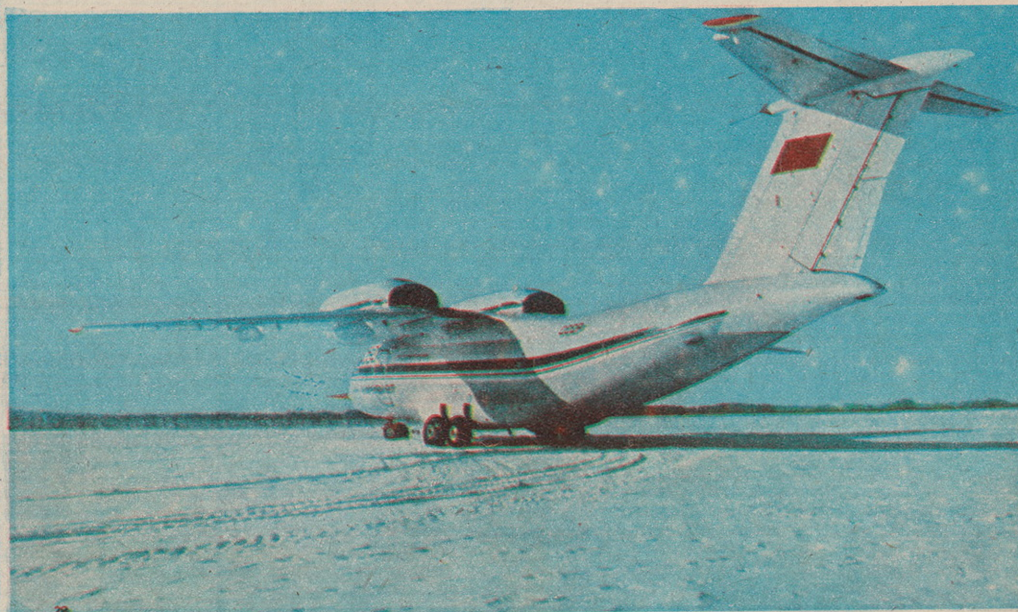


ŚMIGŁOWIEC PRACUJE W GÓRACH

Śmigłowiec o układzie poprzecznym wirników CH-47 Chinook przenosi podwieszoną na linie długości 10 m jedną z dwóch prefabrykowanych podstacji transformatorowych 3 x 3 x ponad 2,5 m i o masie 1 300 kg każda. Poziom placu budowy w Alpach w RFN — 1 780 m npm. Wymagane było dokładne ustawienie podstacji na poprzednio przeniesionych fundamentach, co nie jest łatwe. W złych zimowych warunkach meteorologicznych transport 4 elementów zajął 3 dni. Udźwig nominalny śmigłowca — 8 430 kg.

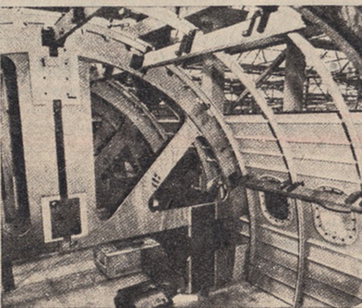
AN-72 ZAKOŃCZYŁ PRÓBY

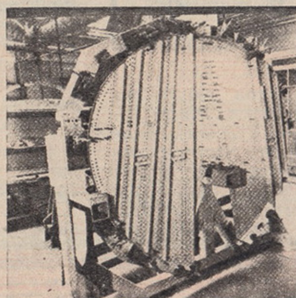
W grudniu 1983 nowy radziecki samolot transportowy An-72 zakończył próby i został przyjęty do służby w Aerofłocie. Jest to jeden z pierwszych w świecie seryjnych samolotów wykorzystujących zjawisko Coandy do nadmuchu klap skrzydłowych strumieniem gazów silnikowych i sterowania wartością siły nośnej. Samolot ma krótki start i lądowanie. Zabiera do 7 500 kg ładunku lub 58 pasażerów. Dwa silniki turbinowe D-36 o ciągu 63,5 kN każdy. Prędkość przelotowa max. — 720 km/h.

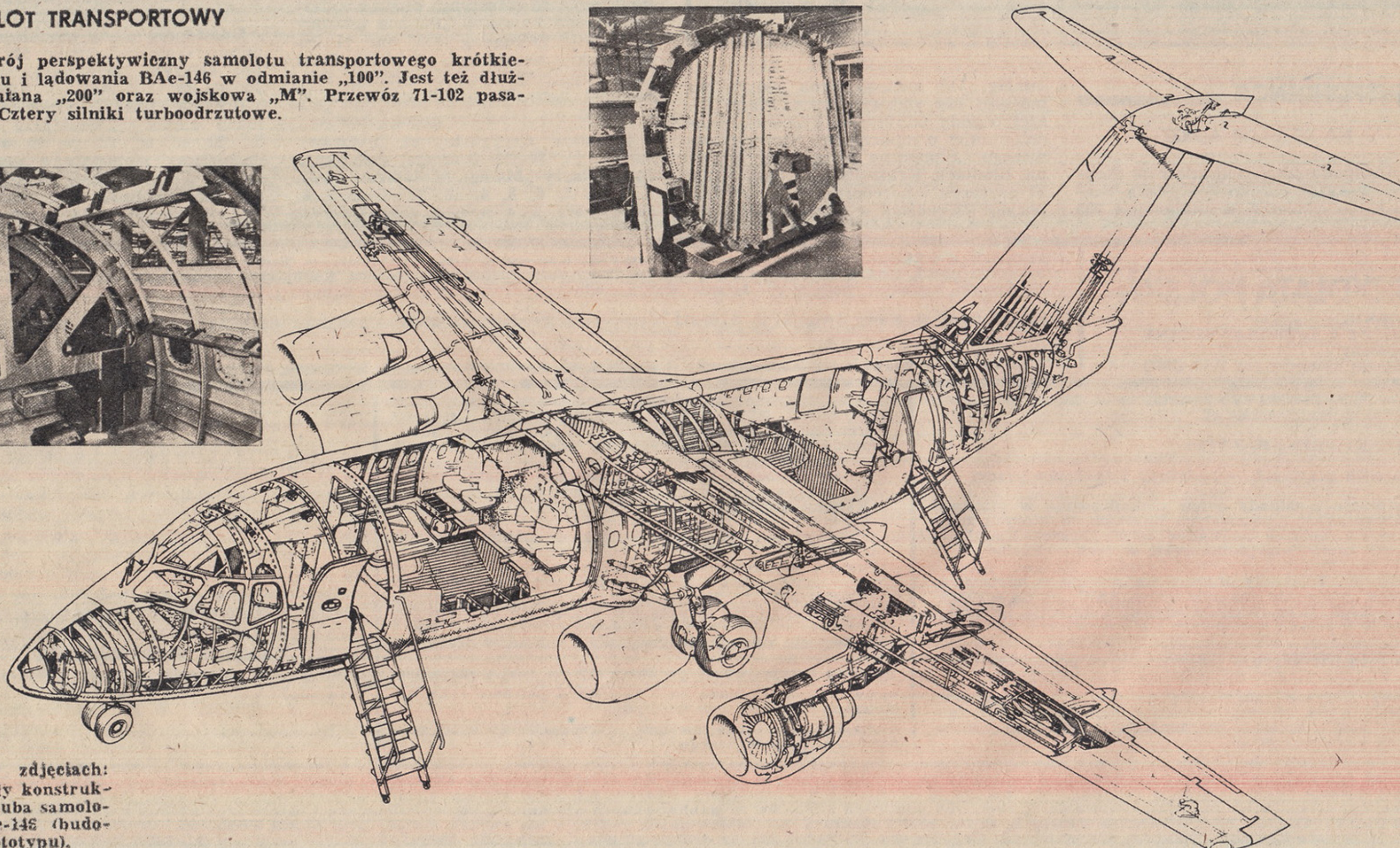


SAMOLOT TRANSPORTOWY

Przekrój perspektywiczny samolotu transportowego krótkiego startu i lądowania BAe-146 w odmianie „100". Jest też dłuższa odmiana „200" oraz wojskowa „M". Przewóz 71-102 pasażerów. Cztery silniki turboodrzutowe.







Na zdjęciach: szczegóły konstrukcji kadłuba samolotu BAe-146 (budowa prototypu).